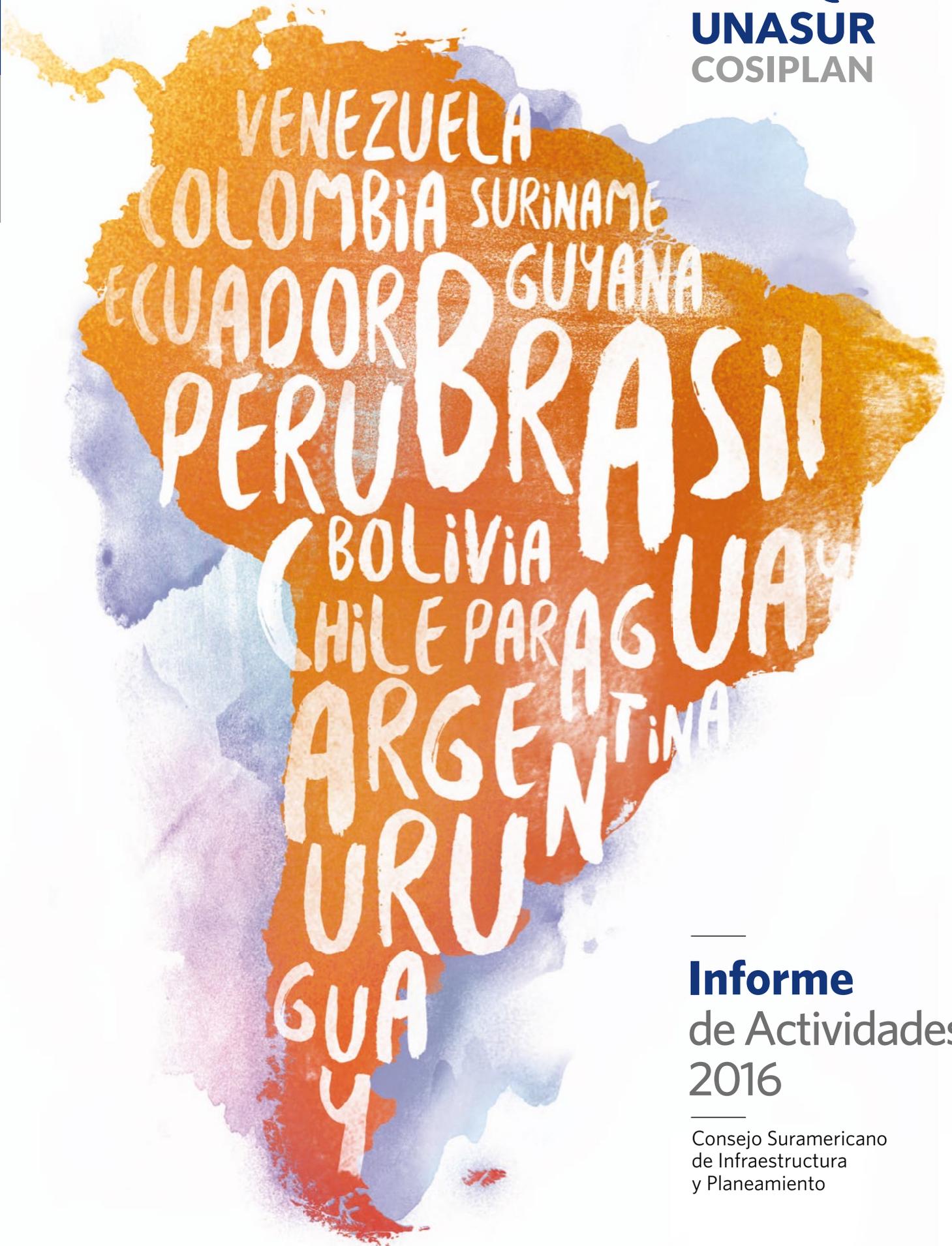




UNASUR
COSIPLAN



Informe
de Actividades
2016

Consejo Suramericano
de Infraestructura
y Planeamiento



Informe
de Actividades
2016

Con la colaboración del Comité de Coordinación Técnica



Presentación

El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) es uno de los doce Consejos Ministeriales y Sectoriales con los que cuenta la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). A partir de su creación en el marco de la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR, el 28 de enero de 2009 en la ciudad de Quito, Ecuador, se constituyó como la mayor instancia de discusión política y estratégica para implementar la integración de la infraestructura de América del Sur.

La misión del COSIPLAN está estrechamente vinculada con la planificación e implementación de su Cartera de Proyectos, un conjunto de obras estratégicas de integración en los sectores de transporte, energía y comunicaciones. Adicionalmente, se crean y aplican metodologías de planificación con el propósito de construir una visión más realista sobre la complejidad de las dinámicas existentes en el territorio, con el apoyo de tecnologías de la información.

El Consejo se basa en la articulación de sus diversas instancias en torno a un Plan de Trabajo Anual. El Plan busca dar cumplimiento a los objetivos planteados en el Plan de Acción Estratégico (PAE) previsto para el decenio 2012-2022, y es elaborado a partir de la colaboración entre el Comité Coordinador y el Foro Técnico IIRSA. La instancia superior es el Consejo de Ministros, encargado de aprobar el Plan Anual y evaluar su ejecución.

Dando continuidad a su compromiso con la transparencia y la participación ciudadana, el COSIPLAN pone a disposición este informe sobre los resultados de su trabajo en 2016. En este documento se presenta el marco institucional y de funcionamiento del Consejo; un panorama general del estado de los proyectos de infraestructura y los avances en materia de planificación; notas exclusivas sobre las temáticas que generaron mayores avances y reflejan especialmente los beneficios de este proceso de integración; las herramientas tecnológicas desarrolladas y utilizadas para apoyar la gestión de los proyectos y actividades del COSIPLAN; y entrevistas y testimonios inéditos a funcionarios destacados de la región.

Lecturas recomendadas

El informe fue diseñado para ser leído de principio a fin. Sin embargo, según el grado de familiaridad con las actividades del Consejo y los intereses del lector, sugerimos al menos tres recorridos diferentes.

Para conocer más sobre el COSIPLAN, su estructura, funcionamiento, objetivos y antecedentes, se recomiendan las secciones “El Consejo” y “El marco institucional”

Para tener un panorama general de los resultados alcanzados el presente año, sugerimos la sección “La gestión 2016”

En caso de estar familiarizado con el quehacer del COSIPLAN e interesado en temas específicos, en la sección “La integración en marcha” se presentan los avances de las principales áreas de acción desarrolladas en 2016.

Sumario

4 Presentación

08 El Consejo

10 ¿Qué es el COSIPLAN?

12 ¿Cómo está organizado el COSIPLAN?

14 ¿Cómo trabaja el COSIPLAN?

20 Entrevista al Secretario General de la UNASUR. Ernesto Samper Pizano

22 La gestión 2016

24 Síntesis de las actividades

36 Reuniones realizadas

38 La integración en marcha

40 Los Proyectos del COSIPLAN

42 Cartera de Proyectos

44 Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

48 Rehabilitación del ferrocarril de carga en el norte argentino

50 Transporte ferroviario en Uruguay para la logística regional

52 Nueva terminal portuaria de Yurimaguas

54 Repotenciación de la Central Nuclear de Embalse

56 Integración vial Bolivia - Perú

58 Corredor vial de integración entre el Atlántico y el Pacífico

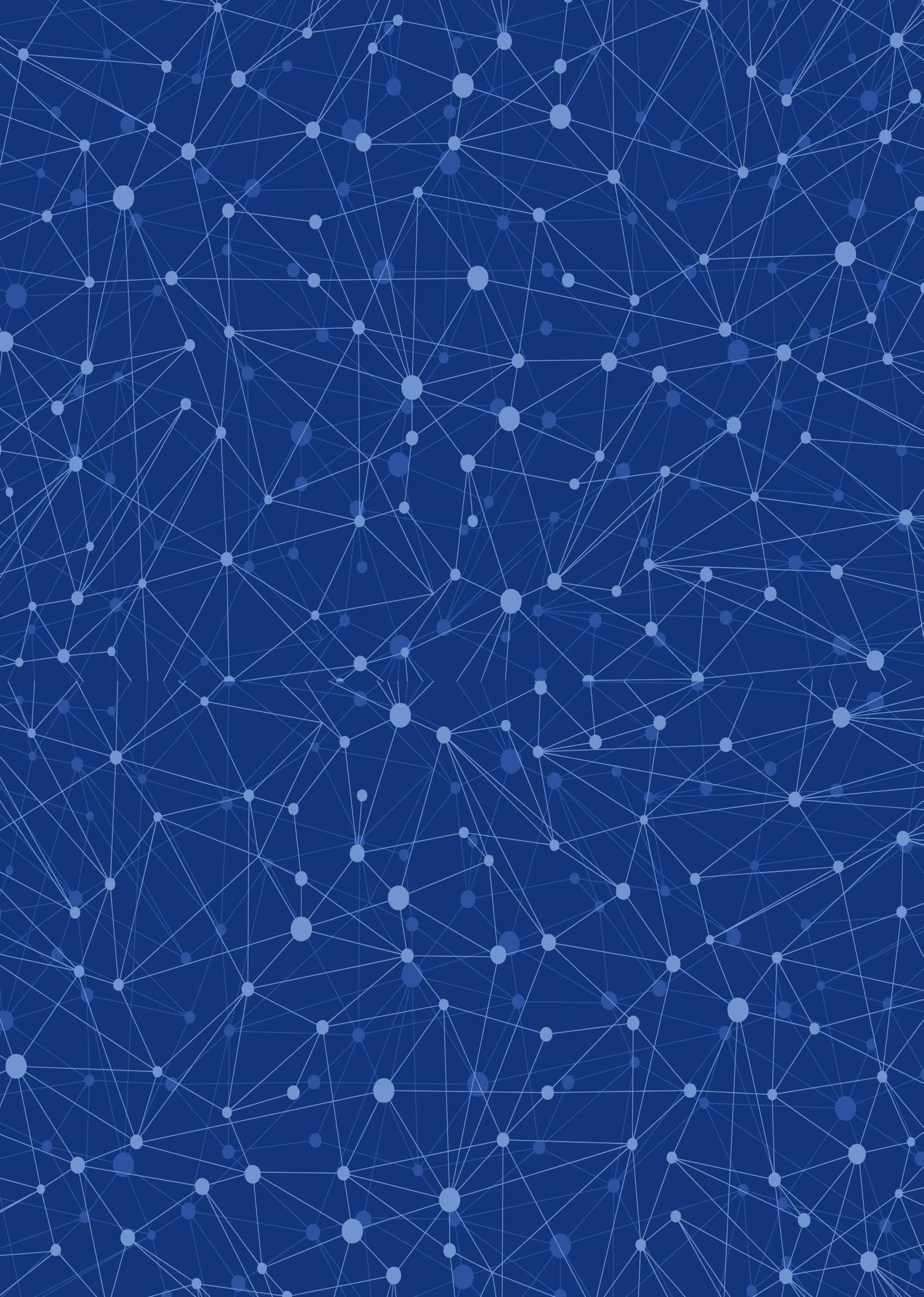
62 Túnel Binacional Agua Negra

- 66** Programas Territoriales de Integración
- 74** Gestión de Riesgos de Desastres
- 82** Transporte de Carga y Logística
- 90** Integración Comercial por Envíos Postales para MiPyMEs
- 100** Sistema de Información Geográfica
- 110** Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

120

El marco institucional

- 122** ¿Cuáles son los objetivos del COSIPLAN?
- 124** ¿Cuál es su Plan de Acción Estratégico?
- 126** ¿Cuáles son los antecedentes de su creación?
- 128** ¿Cuáles son los principales conceptos en que se apoya el trabajo del COSIPLAN?
- 138** Aportes de la sociedad civil
- 140** 16 años gestionando la integración
Comité de Coordinación Técnica
- 146** Fuentes consultadas
Sitios web
Siglas y abreviaturas





El Consejo

Introducción	10
Entrevista al Secretario General de la UNASUR	20

Introducción

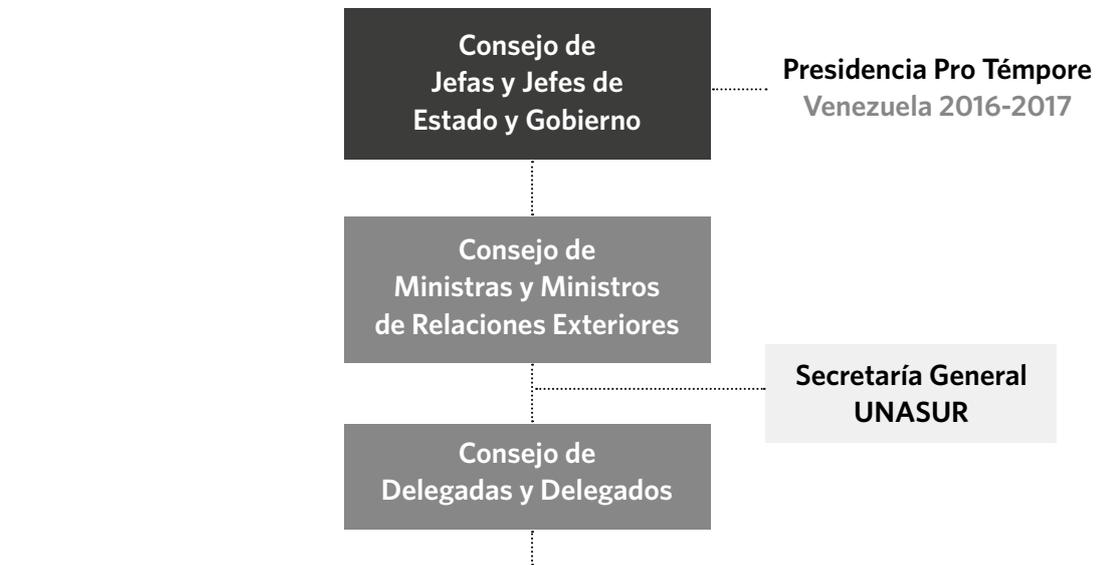
¿Qué es el COSIPLAN?

El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) es uno de los doce Consejos Ministeriales y Sectoriales con los que cuenta la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). Fue creado en el marco de la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR, el 28 de enero de 2009 en la ciudad de Quito (Ecuador).

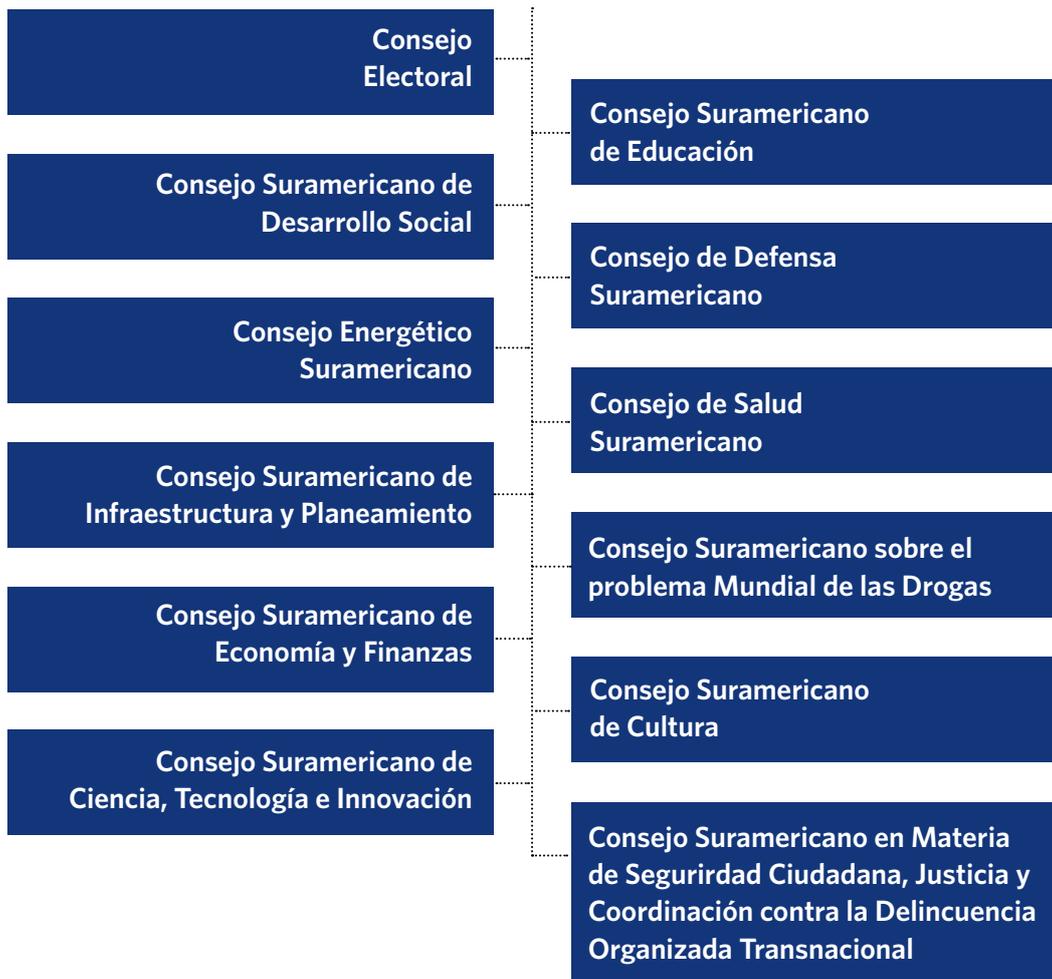
El COSIPLAN es la instancia de discusión política y estratégica para implementar la integración de la infraestructura de América del Sur, que mantiene un compromiso con el desarrollo social, económico y ambiental. Está integrado por los doce países del continente suramericano: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela.

El Estatuto y el Reglamento del Consejo fueron aprobados por los ministros en la Primera Reunión Ordinaria del COSIPLAN (Buenos Aires, diciembre de 2009) y ratificados posteriormente por la Cuarta Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR (Georgetown, noviembre de 2010). Estos instrumentos orientan el trabajo del Consejo a través de la definición de sus principios y objetivos y lo dotan de una estructura que le permite concretar las acciones encomendadas por los Presidentes, incluyendo la Iniciativa IIRSA como su Foro Técnico.

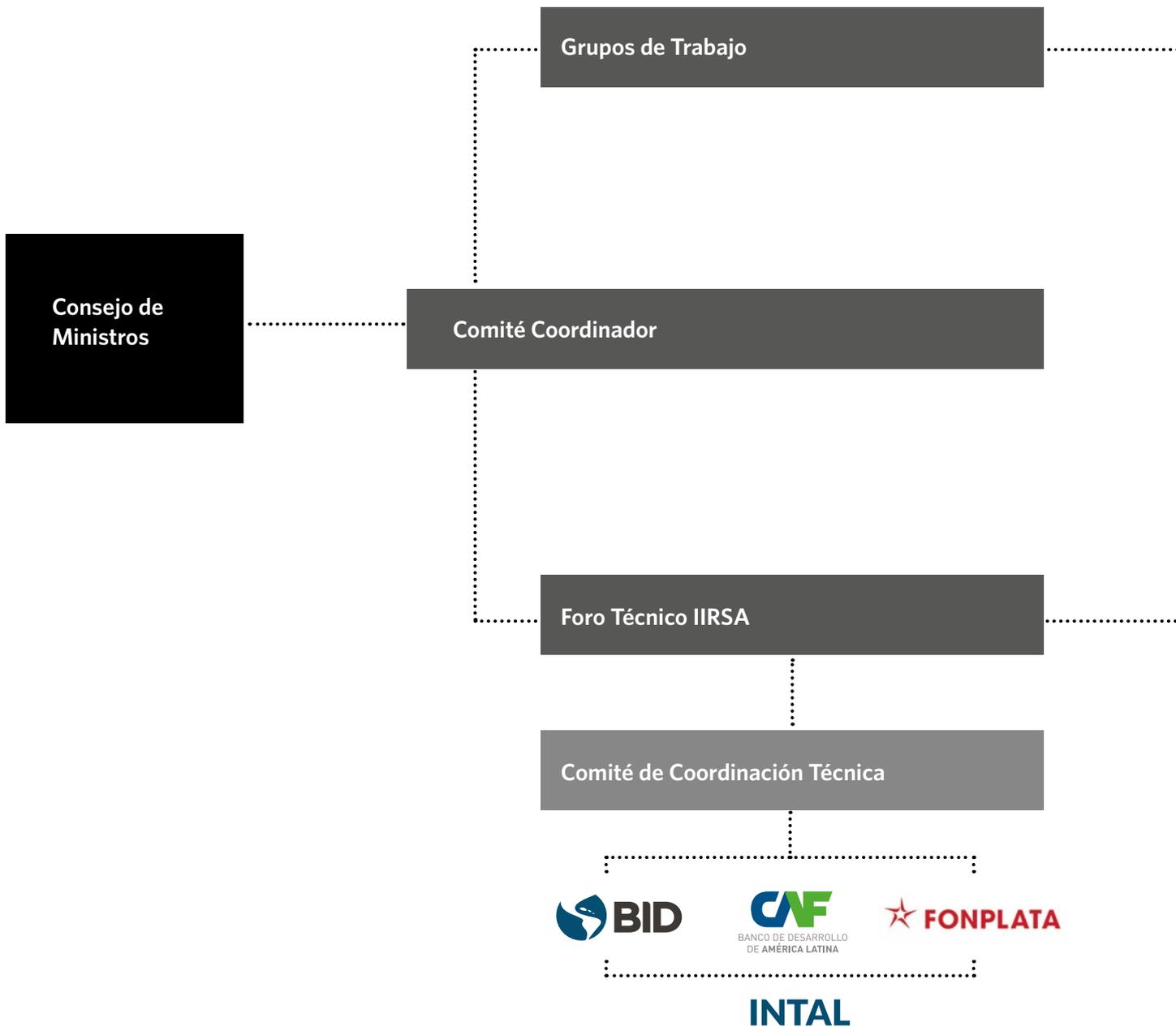
Tiene como principios la integralidad y complementariedad de las políticas, programas y proyectos de infraestructura regional que dependen al equilibrio, a la cohesión territorial y al desarrollo sostenible en armonía con la naturaleza.



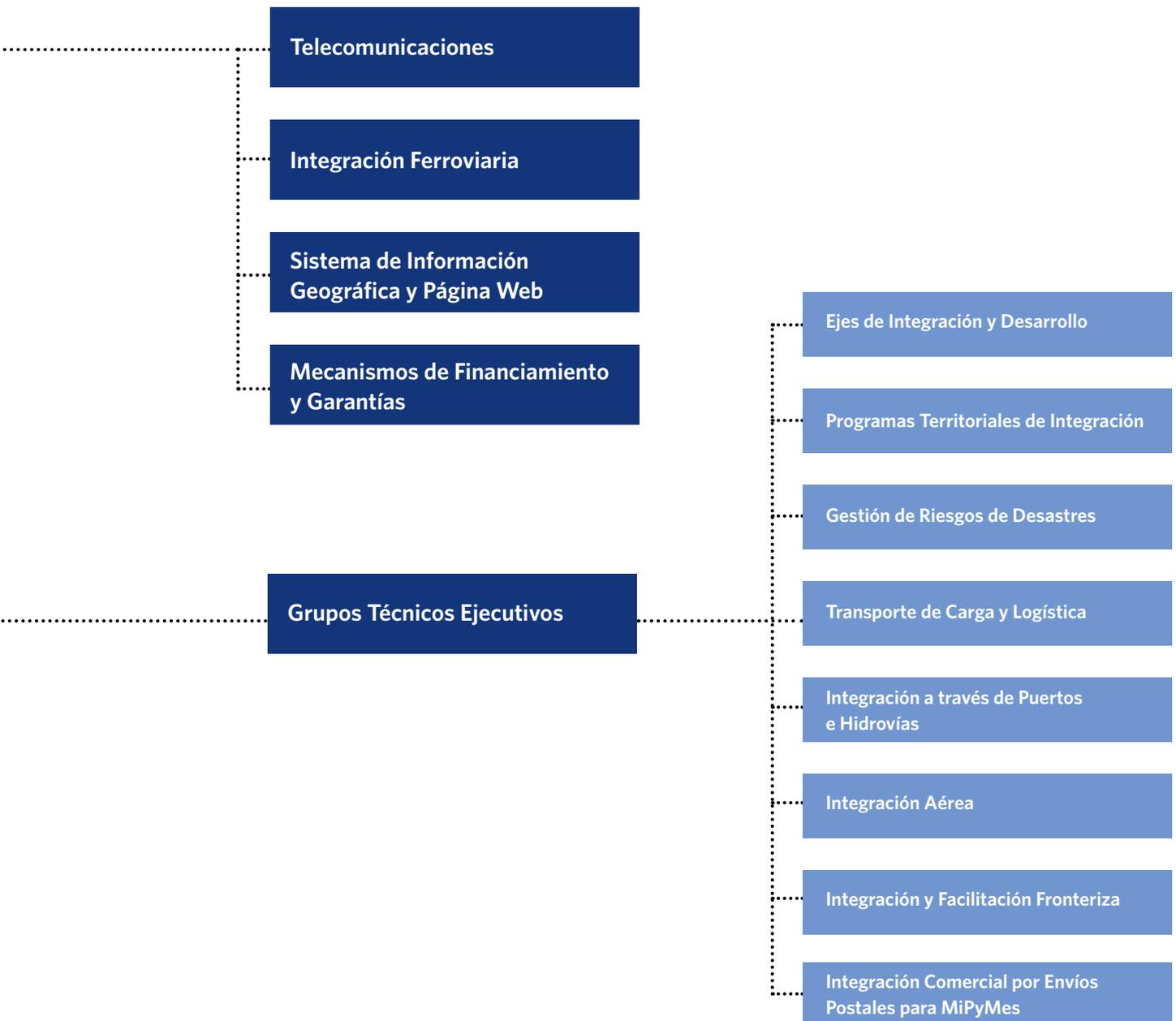
Consejos Sectoriales



¿Cómo está organizado el COSIPLAN?



Los artículos 5, 6 y 7 del Estatuto del COSIPLAN establecen la estructura de funcionamiento del Consejo. El siguiente organigrama presenta de una manera visual como se relacionan las instancias que ejecutan las actividades del plan de trabajo anual.



¿Cómo trabaja el COSIPLAN?

Su funcionamiento se basa en la articulación de las diversas instancias en torno de un Plan de Trabajo Anual. Elaborado a partir de la colaboración entre el Comité Coordinador, los Grupos de Trabajo y el Foro Técnico IIRSA, busca dar cumplimiento a los objetivos planteado en el Plan de Acción Estratégico (PAE) previsto para el decenio 2012-2022. La instancia superior es el Consejo de Ministros, encargado de aprobar el Plan Anual y evaluar su ejecución.



Consejo de Ministros

El Consejo está integrado por ministros de Infraestructura y Planeamiento. Se reúne una vez al año con el objetivo de analizar los resultados de las actividades realizadas y aprobar el Plan de Trabajo correspondiente al siguiente año. Desde su creación se llevaron a cabo seis Reuniones Ordinarias de Ministros del COSIPLAN.

Según indica el artículo 7 del Estatuto, la Presidencia del Consejo la ejerce el país que ocupa la Presidencia Pro Témpore (PPT) de la UNASUR; salvo que, previa propuesta de esta última, el Consejo acuerde por consenso designar a otro país. En el período iniciado en abril de 2016 esta función es desempeñada por la República Bolivariana de Venezuela. La Vicepresidencia del Consejo es ejercida por el país que ocupó la Presidencia en el período anterior al vigente.

Presidencias Pro Témpore

- **2011:** República Federativa del Brasil
- **2012:** República del Paraguay
- **2012-2013:** República del Perú
- **2013-2014:** República de Chile
- **2014-2016:** República Oriental del Uruguay
- **2016-2017:** República Bolivariana de Venezuela

Comité Coordinador

El Comité es la instancia ejecutiva de apoyo. Es una pieza clave para el planeamiento y monitoreo de todas las acciones delineadas en el PAE. Al estar integrado por delegados ministeriales de los Estados miembros, se asegura que los proyectos y resultados reflejen las voluntades soberanas atendiendo las necesidades de todos los países.

Presidido por el país que ejerce la Presidencia Pro Témpace del COSIPLAN, se reúne regularmente al menos dos veces al año. Los delegados ministeriales de cada país ante el Comité son funcionarios de las siguientes instituciones:



ARGENTINA

Fernando Álvarez de Celis

Subsecretario de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda

Atilio Alimena

Director Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional
Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda



BRASIL

Marcos Adolfo Ribeiro Ferrari

Secretario de Planeamiento y Asuntos Económicos
Ministerio de Planeamiento, Desarrollo y Gestión

Roberto Endrigo Rosa

Director de Asuntos Transversales y Territoriales
Ministerio de Planeamiento, Desarrollo y Gestión



COLOMBIA

César Augusto Peñaloza

Director de Infraestructura y Energía Sostenible
Departamento Nacional de Planeación

Luis Felipe Lota

Subdirector de Transporte
Departamento Nacional de Planeación



BOLIVIA

Marco Vázquez

Viceministro de Telecomunicaciones
Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda

Gustavo Leandro Pozo Vargas

Director General de Telecomunicaciones
Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda



CHILE

Rigoberto García González

Coordinador Internacional
Ministerio de Obras Públicas

Marcela Ruth Espinoza Nissim

Directora de Fronteras
Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado
Ministerio de Relaciones Exteriores



ECUADOR

Jorge Alejandro Pinto Aguirre

Asesor Despacho Viceministro de Infraestructura del Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Marisela Rivera

Coordinadora de Inserción Estratégica Internacional
Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo




Geoffrey Vaughn

Coordinator
Works Services Group
Ministry of Public Works

Patrick Thompson

Chief Transport Planning Officer
Works Services Group
Ministry of Public Works


Adrián Lazo

Director de Planeamiento
Ministerio de Transporte y
Comunicaciones

Vicente Gutiérrez Mendoza

Especialista en Seguimiento de
Inversiones
Ministerio de Transporte y
Comunicaciones


Pablo Genta

Director Nacional de
Planificación y Logística
Ministerio de Transporte y
Obras Públicas

Renée Fernández

Encargada del Área de
Proyectos BID
Ministerio de Transportes y
Obras Públicas


Luis Añazco Franco

Coordinador Institucional
COSIPLAN
Ministerio de Obras Públicas y
Comunicaciones


Soman Santosh Johannes

Permanent Secretary of the Ministry
of Public Works
Ministry of Public Works

Mohan Satish Vinod

Engineer Public Works
Ministry of Public Works


Elvis Urbina

Representante UNASUR
Ministerio del Poder Popular para
Relaciones Exteriores



Grupos de Trabajo

Los Grupos de Trabajo (GT) se enfocan en aquellos temas que, habiendo tenido un desarrollo técnico sólido, requieren de impulso en el plano político. Estos se encuentran divididos en cuatro áreas:

- GT sobre Integración Ferroviaria.
- GT sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantías.
- GT sobre Telecomunicaciones.
- GT sobre Sistema de Información Geográfica (SIG) y Página Web del COSIPLAN.

Foro Técnico IIRSA

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en sus primeros diez años de trabajo (2000-2010) se constituyó como un foro esencial de los doce países para la planificación e implementación de la infraestructura del territorio suramericano con una visión regional y compartida de las oportunidades y obstáculos del subcontinente.

En 2010, la Iniciativa IIRSA fue incorporada al COSIPLAN como el Foro Técnico, en el que se mantuvo su estructura de funcionamiento original: las Coordinaciones Nacionales, que son el punto focal en cada país; los Grupos Técnicos Ejecutivos para abordar los distintos temas del Plan de Trabajo; y el Comité de Coordinación Técnica como instancia de apoyo.

Grupos Técnicos Ejecutivos

Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) constituyen el nivel de trabajo técnico del Foro. Analizan cuestiones específicas relacionadas con los Ejes de Integración y Desarrollo, las Metodologías de Planificación Territorial y los Procesos Sectoriales de Integración.

Los GTE están integrados por funcionarios y expertos de los países, pertenecientes a aquellas agencias de gobierno que sean pertinentes de acuerdo a la agenda de trabajo. La conformación de la delegación de cada país para las reuniones de GTE es responsabilidad de las Coordinaciones Nacionales, que, a su vez, encabezan la delegación nacional.

Actualmente funcionan los siguientes:

- Cartera y API por Eje de Integración y Desarrollo.
- Programas Territoriales de Integración.
- Gestión de Riesgos de Desastres.
- Transporte de Carga y Logística.
- Integración a través de Puertos e Hidrovías.
- Integración Aérea.
- Integración y Facilitación Fronteriza.
- Integración Comercial por Envíos Postales para MiPyMEs.



Comité de Coordinación Técnica

El Comité de Coordinación Técnica (CCT) está formado por funcionarios del Banco Interamericano de Desarrollo, del Banco de Desarrollo de América Latina y del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata. El CCT cuenta con una Secretaría, con sede permanente en el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe, ubicada en Buenos Aires (Argentina).

El CCT brinda apoyo técnico y financiero a los países en todos los temas relacionados al Plan de Trabajo Anual, actúa como facilitador del proceso, coordinador de las actividades conjuntas y como depositario de la memoria institucional del Consejo.

Los funcionarios que participan activamente de esta labor en las tres instituciones son:



Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

Raúl Rodríguez Molina

Especialista en Infraestructura de Integración

Patricio Mansilla

Especialista en Infraestructura de Integración



Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)

Denise Obara

Gerente de Operaciones y Países

Pedro Sosa Pinilla

Asesor de Presidencia Ejecutiva (Operaciones)



Banco de Desarrollo de América Latina (CAF)

Rolando Terrazas

Asesor de la Vicepresidencia de Infraestructura

Jorge Horacio Kogan

Asesor de la Vicepresidencia de Infraestructura

Sebastián Abbatemarco

Ejecutivo Principal de la Dirección de Proyectos Región Sur

Jesús Suniaga

Ejecutivo Principal de Infraestructura de la Dirección de Análisis y Programación Sectorial

INTAL

Secretaría del CCT - Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (BID-INTAL)

Gustavo Beliz

Director del INTAL

Alejandra Radl

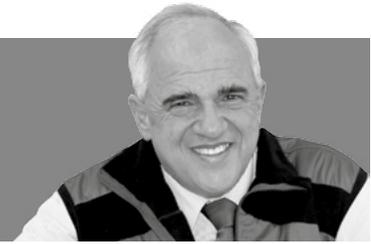
Especialista en Integración y Comercio

Ignacio Manuel Estévez

Especialista en Integración y Comercio



Entrevista

**Ernesto
Samper Pizano**

“El COSIPLAN es uno de los Consejos Sectoriales con mayor continuidad”

En este balance, el Secretario General de la UNASUR se refiere al trabajo del COSIPLAN y al apoyo ofrecido desde su gestión.

¿Cómo es el entorno institucional en el que funciona el COSIPLAN?

En general los trabajos en los Consejos Sectoriales responden a los objetivos del Tratado y a Mandatos del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno. Cada año los Ministros de cada área sectorial revisan y enriquecen sus Agendas de trabajo. La Secretaría General efectúa a través de sus Directores y Representantes de las Cancillerías, un seguimiento de los temas agendados y de los planes de Acción. Asimismo, desde hace dos años, la Secretaría General promueve seminarios y encuentros de “Transversalización” sobre temas comunes a dos o más Consejos sectoriales, por ejemplo, el primer seminario para la Transversalización de la Gestión y Manejo del Riesgo de Desastres se realizó en la sede, en septiembre de 2016.

Otra forma de promover la coordinación intersectorial han sido las reuniones de las Mesas de Convergencia con otros mecanismos subregionales de integración como la Comunidad Andina, MERCOSUR, el ALBA, la Alianza del Pacífico y el Pacto Amazónico, a través de una matriz sobre temas sectoriales para compartir o reforzar. Precisamente, el próximo 23 de noviembre, se realizará la VI Mesa de Convergencia entre UNASUR y dichos mecanismos de integración.

¿Cómo evalúa el desempeño del COSIPLAN en ese contexto?

El COSIPLAN, a cargo de los temas de infraestructura regional, es uno de los Consejos Sectoriales que ha mantenido una práctica de mayor continuidad en sus reuniones anuales consecutivas, en su “modalidad tripartita”: Foro Técnico IIRSA, Comité Coordinador y Reunión de Ministros. Las dos primeras instancias

generan los contenidos, propuestas de trabajo anual y acuerdos que son aprobados por los Ministros durante el tercer día de sesiones. Esta continuidad ha permitido la creación de más de 10 grupos de trabajo temáticos (ferroviario, telecomunicaciones, integración fronteriza, envíos postales, entre otros) que han podido cumplir un calendario de reuniones anuales preestablecidas y agendas muy dinámicas y que responden a las necesidades e intereses reales de los países de UNASUR.

¿Qué iniciativas del COSIPLAN destacarías?

Durante mi gestión como Secretario General he observado importantes logros. En lo puntual destaco la utilidad del Fondo de Iniciativas Comunes (FIC) para apoyar proyectos específicos de algunos grupos de trabajo, tal como el que diseñó y puso en funcionamiento el Sistema de Información Geográfico (SIG-COSIPLAN), montado sobre la plataforma informática de la Secretaría General y que es coordinado desde COSIPLAN-Argentina. Un apoyo similar desde el FIC se está dando a un proyecto para la homologación de normativas ferroviarias en América del Sur, bajo la coordinación del COSIPLAN-Uruguay.

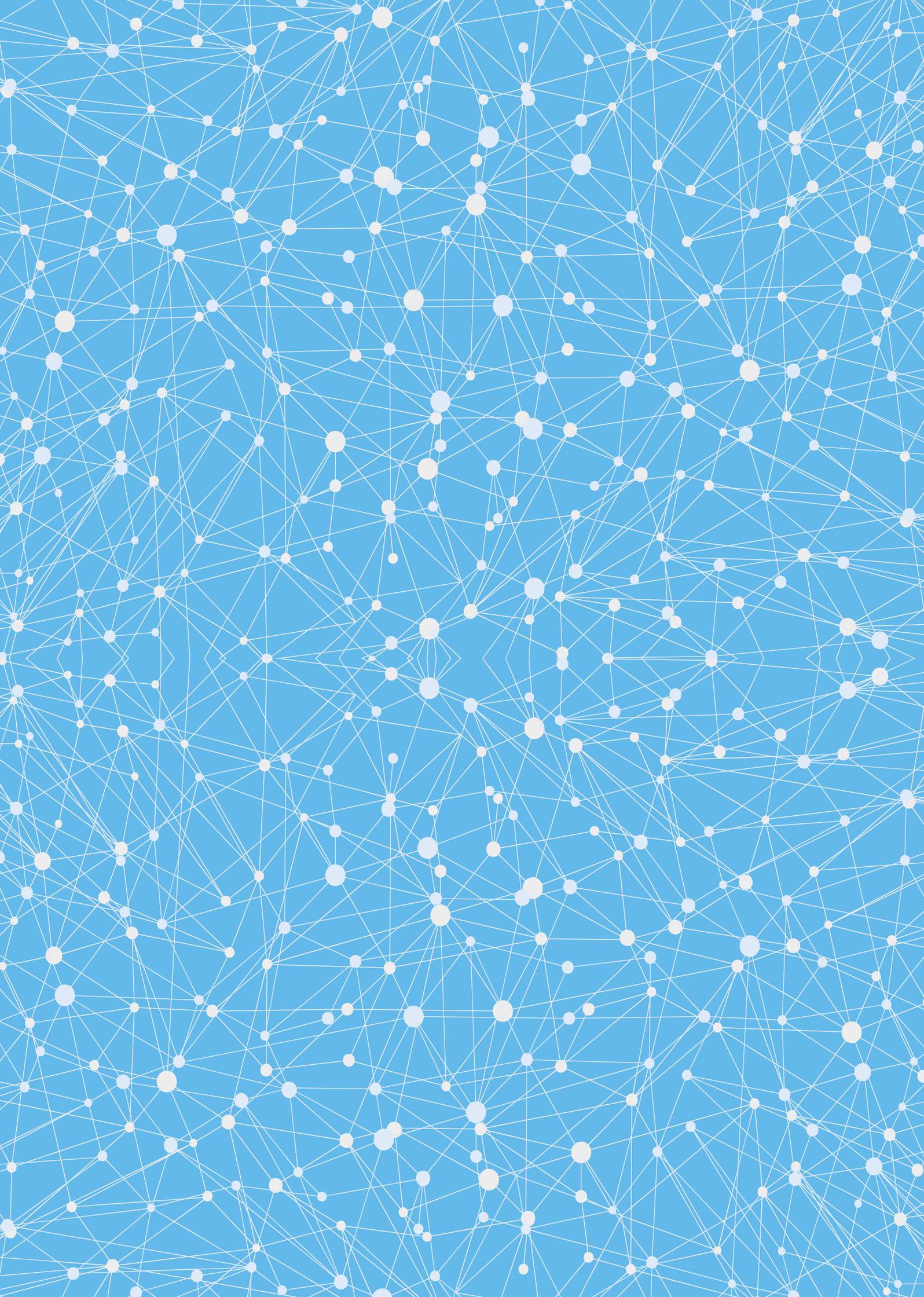
A través del COSIPLAN y contando con el apoyo técnico del BID, CAF y FONPLATA, en UNASUR hemos abordado proyectos de indudable interés regional. Destaco que con el apoyo de CAF se ha recibido financiamiento para el diseño de una banda ancha suramericana (por un monto de 1.5 millones de USD), que abaratará sustancialmente los costos de los servicios de fibra óptica. Asimismo y también con el apoyo de CAF, contamos con un Consultor para promover proyectos multinacionales de la Cartera Priorizada del COSIPLAN (API), la cual representa el 26.2% de la cartera total. Estos proyectos son los siguientes: Corredor Vial Caracas-Bogotá-Quito, hidrovías Acceso Nororiental al Amazonas, Rutas Conexión Venezuela-Guyana-Suriname, hidrovías de la Cuenca del Plata, Conexión Vial Foz-Ciudad del Este-Asunción-Clorinda, Interconexión Ferroviaria Paraguay-Argentina-Uruguay, Corredor Ferroviario Paraguaná-Antofagasta y Corredor Ferroviario Central de Bolivia.

En ese mismo espíritu de colaboración, la Secretaría General ha contribuido con el COSIPLAN con la realización de los seminarios de contenidos sobre Cadenas de Valor y Proyectos de Infraestructura (2015) y Cadenas Sociales de Valor y Estrategias para reducir el impacto de la crisis económica global (2016).

¿Cuáles considera que han sido las ventajas de contar con los 10 años de experiencia de IIRSA para el trabajo del COSIPLAN?

La existencia de IIRSA, como iniciativa de los Presidentes Suramericanos para la integración física, creada en 2000, permitió un importante acopio de informaciones sobre las aspiraciones de creación de una infraestructura vial, de hidrovías, ferroviaria, logística y energética los países de la región, en forma individual, bilateral o multinacional, desde antes de la creación de UNASUR y del COSIPLAN. Sobre este patrimonio histórico hemos seguido trabajando, durante estos años, en el diseño de una Cartera de Proyectos. Tenemos mucho que agradecer al BID y a CAF por este "empujón" inicial, gracias al cual, me atrevería a decir que, ya estamos preparados en el COSIPLAN para empezar a volar solos en la priorización, definición y ejecución de nuestros propios proyectos estratégicos de infraestructura.

“Estamos impulsando un gran proyecto de ciudadanía suramericana para facilitar la movilidad dentro y fuera de la región, como un presupuesto de legitimación de nuestro proceso de integración”.





La gestión 2016

Síntesis de las actividades	24
Reuniones realizadas	36

Síntesis de las
actividades

Áreas de acción

Cartera de Proyectos y API por Eje de Integración y Desarrollo

<http://www.iirsa.org/ejes>

<http://www.iirsa.org/proyectos>

Objetivo

Realizar un seguimiento exhaustivo y actualizar la información de los proyectos que integran la Cartera del COSIPLAN y la API. La herramienta que apoya este trabajo es el Sistema de Información de Proyectos (SIP)

Antecedentes

A lo largo de la última década, la conformación de la Cartera se modificó y fue atravesando actualizaciones como resultado del proceso de planificación territorial de los países. La cantidad de proyectos y la inversión estimada se incrementaron año tras año, con excepción de 2014, cuando, como resultado de un análisis exhaustivo de los países, fueron excluidos proyectos que desde 2008 o antes no habían experimentado avances. En 2015, la cantidad de proyectos volvió a aumentar, mientras que durante 2016 disminuyeron levemente. Gran parte de los que fueron excluidos de la cartera pertenecían a Argentina y Brasil. Esto se debe a una revisión profunda de las prioridades de inversión por parte de los nuevos gobiernos de ambos países.

Actividades

Entre mayo y junio de 2016, se realizaron reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos mediante videoconferencias con los países que integran cada Eje de Integración y Desarrollo y el CCT de COSIPLAN. En ellas, se hizo especial énfasis en revisar proyectos que presentan información inconsistente y completar aquellos que cuentan con campos vacíos o información parcial; así como los proyectos en etapa de pre-ejecución para detallar con la mayor precisión posible sus avances y estado actual, a fin de facilitar su implementación. De manera preparatoria y posteriormente, los funcionarios de los doce países involucrados trabajaron en la información de los proyectos en el SIP, que registra una actualización del 85% de los proyectos.

La Cartera incluye actualmente 581 proyectos de integración, por una inversión estimada de US\$ 191.420 millones, organizados en 47 Grupos de Proyectos y 9 Ejes de Integración y Desarrollo. Los proyectos activos son 453, por US\$ 163.291 millones. Los 10 proyectos con mayor inversión estimada suman el 45% de la inversión total de la Cartera activa. Los proyectos concluidos son 128 y demandaron US\$ 28.129 millones de inversión. Entre 2015 y 2016 se completaron 13 obras.

En el mes de diciembre se publicó la sexta edición de la Cartera de Proyectos, la quinta actualización de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración y la segunda entrega del Informe de Actividades.





Programas Territoriales de Integración

<http://www.iirsa.org/pti>

Objetivo

Identificar e implementar un conjunto de acciones complementarias a los proyectos de la API, con el objetivo de optimizar el manejo ambiental del territorio, sumar ingredientes de integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y normativa, además de mejorar los impactos locales de la infraestructura.

Antecedentes

Entre 2012 y 2013, se desarrollaron los lineamientos conceptuales para formular los Programas Territoriales de Integración (PTI), que fueron aprobados por los ministros del COSIPLAN ese mismo año. En 2014, por iniciativa de Argentina y Chile, se inició la formulación de un PTI asociado al Túnel Binacional Agua Negra. Como resultado de estas actividades, en 2015 se completó este Programa que incluye un Plan de Implementación conformado por treinta y una acciones nuevas o "nativas" y sesenta y nueve acciones que ya formaban parte de planes o programas de gobierno.

Actividades

Durante 2016, se realizaron reuniones virtuales y el primer Taller sobre el Plan de Implementación del PTI Túnel Binacional Agua Negra con el propósito de especificar el alcance de las acciones priorizadas en el Plan de Implementación.

La videoconferencia realizada el 11 de mayo inició los trabajos del año y contó con la participación del Gobernador de la provincia de San Juan y el Intendente de la región de Coquimbo. El primer Taller se realizó en Santiago de Chile los días 24 y 25 de agosto. La actividad contó con la presencia de funcionarios nacionales, regionales y provinciales de

Argentina y Chile, representantes de la Secretaría General de la UNASUR y del CCT del COSIPLAN.

Como resultado de estos trabajos, se avanzó en la recolección de información de las acciones para los distintos Ejes Estratégicos y Factores Transversales que ordenan las intervenciones necesarias en el Área de Acción Directa del PTI, para mitigar los impactos negativos y aprovechar las oportunidades que surgen de la implementación del túnel.

En el mes de agosto se publicó el documento "Programa Territorial de Integración del Túnel Binacional de Agua Negra".





Gestión de Riesgos de Desastres

País coordinador: Chile
<http://www.iirsa.org/grd>

Objetivo

Desarrollar procedimientos claros para prevenir y reducir los efectos de eventos catastróficos (terremotos, inundaciones, deslizamientos y tsunamis) que afectan las infraestructuras suramericanas, así como establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública diseñados con metodologías de gestión de catástrofes.

Antecedentes

Los trabajos en esta materia se realizan con la coordinación de Chile, que, entre 2014 y 2016, contó con el apoyo técnico del BID a través de una Cooperación Técnica Regional. El primer paso consistió en elaborar una Guía Metodológica para incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres en las infraestructuras regionales planificadas e implementadas por el COSIPLAN. Este trabajo se desarrolló en 2013 y la metodología fue aprobada en 2014 por los ministros. Tras evaluar que el sur de Perú y el norte de Chile están expuestos a la mayor amenaza sísmica y de tsunamis de la región, entre 2015 y 2016 se realizó la aplicación de la metodología como prueba piloto al Grupo de Proyectos 5 del Eje Interoceánico Central, localizado en ese territorio.

Actividades

En 2016, se dió continuidad a la aplicación de la metodología, dedicada a la gestión del riesgo. Los resultados de la experiencia fueron socializados en dos actividades.

El primer encuentro se realizó los días 8 y 9 de marzo en un Taller Binacional entre Chile y Perú, en la Universidad de Tarapacá (Arica, Chile). Funcionarios del Ministerio de Obras Públicas de Chile, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, así como operadores de la infraestructura compartieron los resultados del estudio y las lecciones aprendidas.

El segundo consistió en la reunión

del Grupo Técnico Ejecutivo realizada los días 2 y 3 de junio en la ciudad de Lima (Perú). Las delegaciones de Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Uruguay, Venezuela, así como representantes de la Secretaría General de UNASUR y del CCT del COSIPLAN, compartieron los resultados de la aplicación metodológica e intercambiaron experiencias en la temática.

En el mes de noviembre se publicaron los documentos "Metodología y aplicación en infraestructura de Chile y Perú" y "Medidas de reducción de riesgo en infraestructura de integración de Chile y Perú".





Transporte de Carga y Logística

País coordinador: Perú

<http://www.iirsa.org/transporteylogistica>

Objetivo

Impulsar una logística de cargas de escala regional a partir del apoyo a políticas públicas que promuevan una visión sistémica de la infraestructura de transporte, el movimiento de bienes y su almacenamiento en cada uno de los países suramericanos.

Antecedentes

En el Taller sobre Transporte de Carga y Logística realizado en 2014, los países lograron alcanzar consenso respecto a la importancia de abordar el tema de forma integral. En este sentido, los países acordaron enfocar sus esfuerzos en la capacitación de funcionarios de las diferentes áreas del sector público relacionadas con la temática.

En el año 2015 se desarrolló e implementó la primera edición del “Programa de Capacitación en Formulación y Gestión de Políticas sobre Transporte de Carga y Logística”, que contó con el apoyo del BID. Fue diseñado con una activa participación del COSIPLAN, con el liderazgo de la Coordinación Nacional de Perú, ejercida por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Actividades

En 2016 se desarrollaron dos ediciones del curso virtual: la primera, del 2 de mayo al 26 de junio y la segunda, del 9 de mayo al 3 de julio. Se certificaron 60 funcionarios que se suman a los 37 que completaron el programa en 2015. Los países de Suramérica que participaron fueron Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú y Uruguay. Entre las tres ediciones, el 60% fueron hombres y el 40%, mujeres, mientras que la edad promedio fue de 40 años. La evaluación del curso fue de 9 puntos sobre 10, considerando el contenido, los tutores, los materiales utilizados y la

plataforma virtual.

La reunión del Grupo Técnico Ejecutivo tuvo lugar los días 13 y 14 de septiembre en Bogotá (Colombia). En esta actividad se presentó la propuesta para la conformación de una Red de Expertos de Gobierno en Logística de Cargas y los Términos de Referencia del Estudio de Cadenas Logísticas del Eje MERCOSUR-Chile. La actividad contó con la presencia de las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y representantes de la Secretaría General de la UNASUR y del CCT del COSIPLAN.



La integración
en marcha

Página 82 »



Integración Ferroviaria

País coordinador: Uruguay
<http://www.iirsa.org/integracionferroviaria>

Objetivo

Fomentar la integración y la complementariedad de las políticas y proyectos del sector ferroviario que impulsan el desarrollo económico y social. Principalmente temas regulatorios, nuevas infraestructuras y acuerdos entre operadores ferroviarios.

Antecedentes

Este Grupo de Trabajo toma como punto de partida las acciones realizadas por Argentina, Brasil, Chile y Paraguay para el diseño del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá-Antofagasta de la API. Cuenta con dos Sub-Grupos de Trabajo (SGT) que se corresponden con dos de los proyectos de la API: el Sub-Grupo del Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá-Antofagasta (Argentina-Brasil-Chile-Paraguay), en funcionamiento desde 2014; y el Sub-Grupo del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (Bolivia-Brasil-Perú), en funcionamiento desde 2015.

Actividades

En 2016 se aprobaron recursos del Fondo de Iniciativas Comunes (FIC) de la UNASUR para desarrollar el "Estudio para aportar insumos para elaborar una estrategia que facilite la Integración Ferroviaria Suramericana" con la coordinación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay.

Para dar inicio a los trabajos, se realizó una videoconferencia el 3 de marzo, en la cual se establecieron las bases para la recopilación de información. Los equipos técnicos de las organizaciones competentes de cada país se comprometieron a remitir la normativa nacional e internacional/regional aplicables en cada Estado; las características de la infraestructura ferroviaria y del material rodante; y las características operativas existentes de los servicios de carga.

Los países seleccionaron por consenso al equipo consultor que llevará

adelante el estudio. Sobre la base del material recopilado, los consultores elaboraron un primer informe de avance que fue presentado en la videoconferencia realizada el 30 de septiembre. Allí se acordaron los pasos a seguir para completar el trabajo para fines del presente año.

En primer lugar, se revisarán los proyectos de la cartera correspondientes a este subsector y se solicitará a los países información adicional que permita conocer la prioridad de los mismos en los planes nacionales. En segundo lugar, y a partir del análisis de toda la información, se realizará una propuesta de plan de acción, incluyendo ajustes a los marcos regulatorios, nuevas infraestructuras y acuerdos entre operadores ferroviarios para plantear una estrategia de integración ferroviaria para la región.





Integración a través de Puertos e Hidrovías

País coordinador: Brasil

<http://www.iirsa.org/puertosehidrovias>

Objetivo

Mejorar la competitividad de la región a partir de aprovechar el potencial de las hidrovías suramericanas, identificando líneas de acción a nivel regional para promover el uso del modo de transporte marítimo y fluvial que se reconoce más económico y eficiente en términos ambientales.

Antecedentes

En 2015 se realizó el Taller sobre Integración Suramericana a través de Puertos e Hidrovías los días 14 y 15 de octubre en la ciudad de Brasilia (Brasil). En ese encuentro se destacó el potencial de las hidrovías, consideradas como parte de un sistema logístico y pensadas en conjunto con los otros modos de transporte. Se resaltó la importancia de trabajar sobre distintos aspectos con el fin de promover el desarrollo económico y social.

Actividades

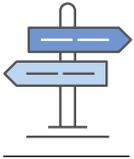
Durante el presente año se enfocó el trabajo en los tres proyectos de la API relacionados con el mejoramiento de las principales hidrovías de la región. El trabajo busca apoyar la implementación de los proyectos en este subsector a partir de avanzar en el desarrollo de estudios pendientes, establecer coordinaciones interinstitucionales e identificar obstáculos técnico-políticos que impiden aprovechar el potencial de las vías fluviales y marítimas.

El 25 de abril se realizó la videoconferencia sobre el proyecto API 3 "Acceso Nororiental al Río Amazonas" que involucra a Brasil, Colombia, Ecuador y Perú. Además de repasar el avance de los proyectos que lo componen, los países acordaron elaborar términos de referencia para la realización de un estudio sobre la navegabilidad del Río Putumayo e identificar posibles fuentes de financiamiento para llevarlo a cabo.

El 26 de abril tuvo lugar la videoconferencia sobre el proyecto API 17 "Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos de la Cuenca del Plata", que involucra a Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. En esta actividad se presentaron los avances alcanzados a partir del

relanzamiento del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná y la reactivación de la Comisión del Acuerdo, que es su órgano técnico. Los países se comprometieron a dar continuidad a su participación y seguimiento a las definiciones técnicas que se alcancen, lo cual permitirá validar o redefinir los proyectos de infraestructura incorporados en la cartera en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

El 4 de mayo se realizó la videoconferencia del proyecto API 27 "Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merín y Lagoa dos Patos", que involucra a Brasil y Uruguay. El propósito del encuentro fue presentar el marco conceptual para formular Programas Territoriales de Integración (PTI) y resultados de la experiencia realizada entre Argentina y Chile con el Túnel Binacional de Agua Negra. Los países destacaron la importancia que tendría avanzar con la formulación de un PTI para potenciar las oportunidades de la implementación de este proyecto API, considerando el rol de esta hidrovía en el mejoramiento de la competitividad del sistema logístico para la integración de ambos países.



Integración y Facilitación Fronteriza

Países coordinadores: Argentina y Chile
<http://www.iirsa.org/integracionfronteriza>

Objetivo

Desarrollar acciones para convertir las regiones de frontera en espacios de integración y desarrollo, para facilitar la movilidad de bienes y personas, así como la planificación del territorio atendiendo aspectos económicos, sociales y ambientales.

Antecedentes

En diciembre de 2015 se aprobaron los “Lineamientos para la Elaboración de un Plan de Trabajo sobre Planificación de la Integración Territorial Transfronteriza”, cuyo objetivo es orientar el trabajo de planificación territorial y de los procesos sectoriales con una visión de conjunto en torno a planes de integración fronteriza regional y de facilitación de los flujos transfronterizos.

Actividades

Como punto de partida para este trabajo, Argentina y Chile propusieron relevar información actualizada sobre la situación de los pasos de frontera en lo referente a los controles fronterizos y a la población ubicada en el área de influencia más próxima. El 25 de julio se realizó una videoconferencia para revisar el avance en la recolección de información y proponer los objetivos, contenido y dinámica de la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo.

El 23 de agosto tuvo lugar en Santiago de Chile la reunión del GTE con el objetivo de analizar las dimensiones de la integración fronteriza a considerar en el marco del COSIPLAN, los criterios para definir las regiones bilaterales fronterizas y compartir información sobre los proyectos de cada país en dichas regiones.

La reunión se desarrolló en cuatro mesas de trabajo:

- **Mesa 1:** Estándares de eficacia para el funcionamiento de los pasos de frontera.
- **Mesa 2:** Planificación aplicada a la integración fronteriza: localidades inmediatas en el área del paso de frontera.
- **Mesa 3:** Elementos para un marco conceptual que considere las definiciones sobre dimensiones de análisis de la integración fronteriza.
- **Mesa 4:** Elementos para la formulación de planes de integración transfronteriza.

Los principales resultados del análisis realizado:

- Se definieron estándares sobre el funcionamiento de pasos de frontera en materia de infraestructura, tecnología y comunicaciones, ámbitos de trabajo, racionalización de flujos y planes de contingencia.
- Se avanzó sobre la identificación de poblaciones de frontera, el análisis de las situaciones de frontera y las condiciones de complementariedad y cooperación fronterizas, entre otros temas.
- Se detallaron principios rectores para un marco conceptual, tales como la integración social transfronteriza, el desarrollo de infraestructura en espacios de frontera y la aplicación de tecnologías en sistemas de control y gestión.
- Se destacó la necesidad de un enfoque prospectivo y de criterios que permitan delimitar zonas de integración, así como elaborar diagnósticos.
- Se espera finalizar la recolección de información para complementar los resultados del GTE. Esto permitirá elaborar un plan de trabajo considerando las distintas realidades de las fronteras de Suramérica con el propósito de planificar e implementar la infraestructura necesaria para el desarrollo de estas áreas.





Integración Comercial por Envíos Postales para MiPyMEs

Países coordinadores: Brasil y Perú

<http://www.iirsa.org/integracioncomercial>

<http://www.iirsa.org/exportafacil>

Objetivo

Contribuir a la integración regional al fomentar la inclusión de MiPyMEs en el mercado internacional a través de la implementación de un proceso simplificado de exportación e importación por envíos postales que utiliza la plataforma logística del operador postal designado.

Antecedentes

La utilización de la plataforma de servicios postales con el objetivo de fomentar la inserción de las MiPyMEs en el mercado internacional tiene su origen en el proyecto "Exportación por Envíos Postales para MiPyMEs", implementado por el Ministerio de Comunicaciones de Brasil en 1999, conocido como "Exporta Fácil". El COSIPLAN decidió ampliar el concepto de exportación por la vía postal a "Integración Comercial por Envíos Postales para MiPyMEs" para contemplar ambos flujos de comercio exterior.

Con el apoyo de las instituciones del CCT el programa Exporta Fácil se implementó en Perú, Uruguay, Colombia y Ecuador. Adicionalmente, se iniciaron trabajos para la implementación del proyecto en Argentina, Chile, Bolivia, Paraguay y Venezuela.

Actividades

Los días 11 y 12 de agosto se realizó la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo en Montevideo (Uruguay). La actividad tuvo la presencia de las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela, representantes de la Unión Postal de las Américas, España y Portugal (UPAEP), la Unión Postal Universal (UPU), la Organización Mundial de las Aduanas (OMA) y del CCT del COSIPLAN.

El objetivo del encuentro fue compartir conocimientos y experiencias sobre los procesos de facilitación del comercio, trabajar sobre los principales avances de los proyectos de Integración Comercial por Envíos Postales en cada país y a nivel regional, capitalizando el esfuerzo colectivo y proyectando las acciones a implementar en el corto y mediano plazo.

En 2016 también se avanzó en la implementación de Exporta Fácil en Paraguay, proceso que se inició en 2015 con la visita y el documento de pre-diagnóstico. Este trabajo es apoyado por un equipo de funcionarios de los países que ya cuentan con el servicio (Brasil, Ecuador, Perú y Uruguay), a través de una Cooperación Técnica Regional del BID ejecutada por INTAL.

La visita de implantación fue realizada en el mes de junio con el objetivo de apoyar al equipo de Paraguay en el diseño de los Planes de Trabajo para la implementación de Exporta Fácil. En el mes de septiembre se realizó una visita del equipo técnico de Exporta Fácil de Paraguay a Perú para compartir las experiencias de las instituciones de ese país en la implementación y funcionamiento del programa desde su lanzamiento en el año 2007.





Telecomunicaciones

País coordinador: Paraguay
<http://www.iirsa.org/telecomunicaciones>

Objetivo

Promover el uso intensivo de Tecnologías de Información y Comunicaciones (TIC) con el fin de superar barreras geográficas y operativas. Sus propósitos principales son estudiar y proponer alternativas para impulsar la interconexión de las diferentes estructuras y redes de fibra óptica, con el objetivo de la conformación del Anillo Óptico Suramericano.

Antecedentes

El Grupo de Trabajo resolvió impulsar la realización de los estudios correspondientes para el establecimiento del Anillo Óptico Suramericano. En 2014, se obtuvo el apoyo de CAF, para la realización de los estudios mencionados con un fondo de US\$ 1,5 millones y se definió el Convenio de Cooperación Técnica con esa institución. En 2015 se lanzó el llamado a licitación pública internacional para la realización del estudio de factibilidad, con un plazo de ejecución de 13 meses.

Actividades

Durante el presente año los países recibieron las propuestas del concurso público internacional para la elaboración de los estudios correspondientes al despliegue de la red para la conectividad suramericana para la integración (Convenio CAF-UNASUR).

El 28 de marzo se realizó una videoconferencia para intercambiar opiniones al respecto. Al cierre de este informe los países se encuentran evaluando las propuestas para definir la adjudicación del estudio.





Sistema de Información Geográfica

País coordinador: Argentina

<http://www.sig.cosiplan.unasursg.org/>

Objetivo

Orientar la planificación y la gestión de la integración física a partir de información digital estandarizada a nivel continental, tanto de las principales infraestructuras de integración presentes en la región, como de los aspectos relevantes del territorio.

Antecedentes

El proceso de construcción de este sistema se inició en el año 2012. En el año 2013, el Grupo de Trabajo acordó los parámetros definitivos de normalización e interoperabilidad de los datos geográficos y se comenzó la elaboración del Catálogo de Objetos. Ese mismo año se aprobó la asistencia del Fondo de Iniciativas Comunes (FIC) de la UNASUR para apoyar la ejecución del SIG del COSIPLAN. En 2014 se aprobaron los documentos que constituyen la base normativa del SIG: la metodología para la gestión de metadatos y los Estándares ISO para la carga y administración de estos. El SIG fue publicado en noviembre de 2015 y actualmente cuenta con veintiuna capas de información. Todo este trabajo se realizó en base a una metodología participativa que comprende asistencia técnica, trabajo individual de los países y trabajo grupal mediante la realización de videoconferencias y talleres presenciales.

Actividades

En 2016 se realizaron dos actividades con el propósito de consensuar el protocolo de procedimientos para la actualización e incorporación de capas temáticas, considerar las capas temáticas a incorporar, además de analizar y proponer mejoras en materia de visualización. El 28 de junio se realizó un taller que contó con la participación de Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay,

Perú, Uruguay y Venezuela y el jefe de tecnología de la Secretaría General de la UNASUR.

Se realizaron dos videoconferencias: una, el 5 de julio y otra, el 8 de septiembre, ambas para dar seguimiento a la actualización de la información por parte de cada país de las capas ya disponibles. Adicionalmente se avanzó en la definición de atributos de las nuevas capas del SIG.



La integración
en marcha

Página 100 »

Cadenas de Valor Social y Proyectos de Infraestructura

Objetivo

Promover la consolidación de cadenas sociales de valor para profundizar la integración regional incorporando aquellos sectores que tengan externalidades sociales positivas y fomenten el desarrollo económico y productivo con inclusión.

Antecedentes

Durante el seminario “Cadenas Sociales de Valor y Proyectos de Infraestructura de UNASUR” realizado por el COSIPLAN y la Secretaría General de la UNASUR en octubre de 2015, se instauró un espacio multisectorial para reflexionar sobre cómo los proyectos de infraestructura pueden ayudar al desarrollo productivo. Particularmente, los que tengan externalidades sociales positivas y potencial de integración regional, al mismo tiempo de generar aportes para una conceptualización de cadenas sociales de valor para la formulación de políticas públicas en la UNASUR y en cada uno de sus países miembros.

Actividades

El 14 y 15 de julio se realizó el segundo seminario sobre “Cadenas Sociales de Valor: una agenda para superar la crisis”. El objetivo del encuentro fue consolidar el concepto de cadenas sociales de valor, difundir las políticas públicas relacionadas a esta temática en los diferentes espacios de la UNASUR, así como garantizar un espacio de intercambio de ideas para la formulación de propuestas conjuntas que colaboren a superar las dificultades económicas de la región.

Participaron el COSIPLAN; el Consejo Suramericano de Economía y Finanzas; el Consejo Energético Suramericano; el Consejo Suramericano de Ciencia; Tecnología e Innovación; el Consejo

Suramericano de Desarrollo Social; el Consejo de Defensa Suramericano y el Consejo de Salud Suramericano.

Se presentaron estudios, formulaciones y acciones de los diferentes espacios que abordan la economía regional y de otras instituciones comprometidas con el proceso de integración de la región. Adicionalmente, se analizaron las agendas de los consejos sectoriales de la UNASUR relacionadas a las cadenas sociales de valor y se formularon propuestas de acciones conjuntas de políticas públicas de cadenas sociales de valor, tanto relacionadas a los proyectos de infraestructura, como a la totalidad de la agenda económica de la UNASUR.

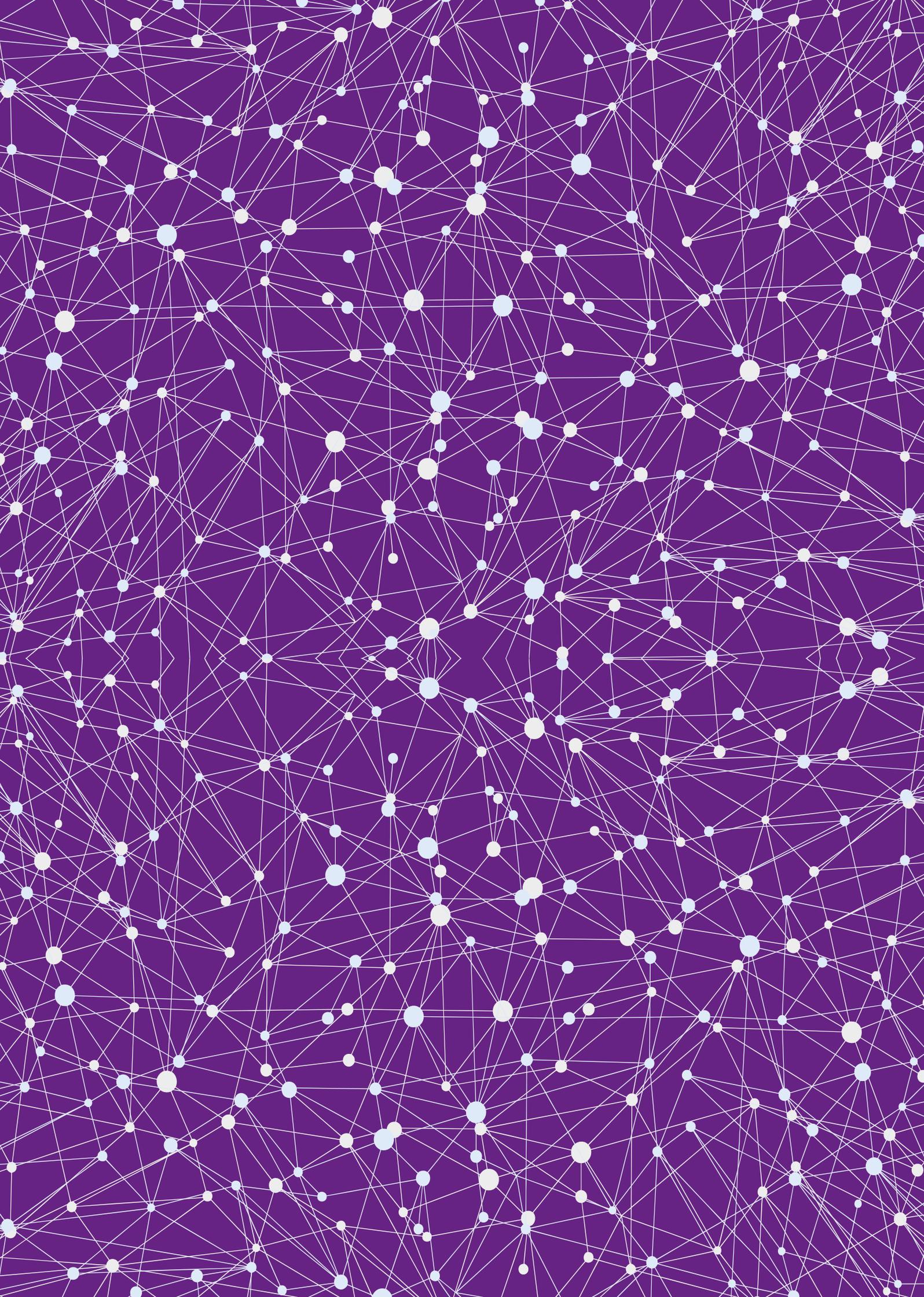


Reuniones realizadas



Fecha	Lugar	Actividad
3 de marzo	 Videoconferencia	GT sobre Integración Ferroviaria
8 y 9 de marzo	 Arica	Taller Binacional de Chile y Perú sobre la aplicación de la metodología GRD
28 de marzo	 Videoconferencia	GT sobre Telecomunicaciones sobre el Convenio CAF-UNASUR
6 de abril	 Montevideo	XXIX Reunión del Foro Técnico IIRSA
7 de abril	 Montevideo	XIV Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN
25 de abril	 Videoconferencia	Reunión Proyecto API3 - Acceso Nororiental al Río Amazonas
26 de abril	 Videoconferencia	Reunión Proyecto API 17 - Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos de la Cuenca del Plata
2 de mayo al 26 de junio	 Curso virtual	Programa de Capacitación en Formulación y Gestión de Políticas sobre Transporte de Carga y Logística
4 de mayo	 Videoconferencia	Reunión Proyecto API 27 - Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merín y Lagoa dos Patos
4 de mayo	 Videoconferencia	Reunión sobre PTI Túnel Binacional Agua Negra
9 de mayo al 3 de julio	 Curso virtual	Programa de Capacitación en Formulación y Gestión de Políticas sobre Transporte de Carga y Logística
10 de mayo	 Videoconferencia	GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje del Amazonas
11 de mayo	 Videoconferencia	Reunión sobre PTI Túnel Binacional Agua Negra

Fecha	Lugar	Actividad
20 de mayo	 Videoconferencia	GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Ejes Interoceánico Central y Perú - Brasil - Bolivia
27 de mayo	 Videoconferencia	GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje MERCOSUR - Chile
2 y 3 de junio	 Lima	GTE sobre Prevención y Gestión de Riesgos de Desastres
7 de junio	 Videoconferencia	GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje Hidrovía Paraguay - Paraná
9 de junio	 Videoconferencia	GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Ejes de Capricornio y del Sur
14 de junio	 Videoconferencia	GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje Andino
28 de junio	 Buenos Aires	GT sobre el Sistema de Información Geográfica. Taller de Trabajo
27 de junio al 1 de julio	 Asunción	Visita técnica para la implementación de Exporta Fácil en Paraguay
5 de julio	 Videoconferencia	GT sobre el Sistema de Información Geográfica
14 y 15 de julio	 Quito, Sede Unasur	Seminario "Cadenas de valor social y proyectos de infraestructura en UNASUR"
25 de julio	 Videoconferencia	GTE sobre Integración y Facilitación Fronteriza
11 y 12 de agosto	 Montevideo	GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales para MiPyMEs
23 de agosto	 Santiago	GTE sobre Integración y Facilitación Fronteriza
24 y 25 de agosto	 Santiago	Primer Taller del Plan de Implementación. PTI Túnel Binacional Agua Negra
8 de septiembre	 Videoconferencia	GT sobre el Sistema de Información Geográfica
12 al 16 de septiembre	 Lima	Visita del equipo técnico de Exporta Fácil de Paraguay a Perú
13 y 14 de septiembre	 Bogotá	GTE sobre Transporte de Carga y Logística
30 de septiembre	 Videoconferencia	GT sobre Integración Ferroviaria
22 de noviembre	 Videoconferencia	GT sobre Telecomunicaciones
29 de noviembre	 Videoconferencia	Reunión sobre el Plan de Implementación del PTI Túnel Binacional Agua Negra
6 de diciembre	 Videoconferencia	Plan de Trabajo 2017





La integración en marcha

Los Proyectos del COSIPLAN	40
Programas Territoriales de Integración	66
Gestión de Riesgos de Desastres	74
Transporte de Carga y Logística	82
Integración Comercial por Envíos Postales para MiPyMEs	90
Sistema de Información Geográfica	100
Tecnologías de la Información y las Comunicaciones	110

Los Proyectos
del COSIPLAN



581

proyectos de infraestructura en el Sistema de
Información de Proyectos del COSIPLAN
www.iirsa.org/proyectos

América del Sur más integrada a través de la infraestructura

Uno de los principales objetivos del COSIPLAN es la planificación e implementación de proyectos de infraestructura como un componente clave para alcanzar la integración física y el desarrollo económico y social de los suramericanos. La Cartera de Proyectos del COSIPLAN es un conjunto de obras estratégicas para promover la conectividad regional en los sectores de transporte, energía y comunicaciones.

US\$ 163.291

millones de inversión estimada para implementar 453 proyectos de la Cartera

US\$ 28.129

millones invertidos en 128 proyectos concluidos de la Cartera



La característica distintiva de este proceso ha sido la planificación de la infraestructura con una perspectiva regional. Con el foco puesto en el territorio, los objetivos son aumentar la competitividad y complementariedad de las economías de la región; contribuir a la reducción de las disparidades regionales y la desigualdad social; y mejorar la calidad y expectativa de vida en cada país y en la región como un todo.

La conformación de la Cartera del COSIPLAN fue posible a partir

del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa. Esta metodología parte de la identificación de Ejes de Integración y Desarrollo, los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la cartera.

La actualización de la Cartera del COSIPLAN es permanente. Anualmente se realizan reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos de cada Eje con el propósito de mejorar la calidad de la información de los proyectos y ajustar su composición, incluyendo nuevos

proyectos y excluyendo aquellos que dejan de ser prioritarios. Una de las herramientas indispensables para realizar esta tarea es el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP)

En el año 2011 el COSIPLAN conformó la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) compuesta por un subconjunto de Proyectos de la Cartera de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico de la región.

Cartera de Proyectos

191.420,1
Inversión estimada
 En millones de US\$



Proyectos por etapas



Proyectos por sector



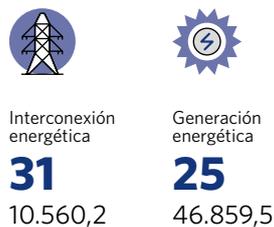
Proyectos por tipo de financiamiento



Proyectos por subsector



Energía



Comunicaciones



Proyectos por país



ARGENTINA

178
48.565,9



BOLIVIA

52
10.578,7



BRASIL

94
82.413,8



CHILE

74
16.105



COLOMBIA

33
4.743,6



ECUADOR

40
19.609,1



GUYANA

8
911,9



PARAGUAY

66
18.002,6



PERÚ

72
11.801,7



SURINAME

7
3.831,9



URUGUAY

42
5.445,2



VENEZUELA

20
2.109,5

Proyectos por Eje



AMAZONAS

72
27.023,1



ANDINO

66
27.995,3



CAPRICORNIO

81
16.691,2



DEL SUR

47
4.506,7



ESCUDO GUAYANÉS

20
4.581,3



HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ

89
6.325,1



INTEROCEÁNICO CENTRAL

63
11.498,5



MERCOSUR - CHILE

120
60.971,2



PERÚ - BRASIL - BOLIVIA

24
32.008,4

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

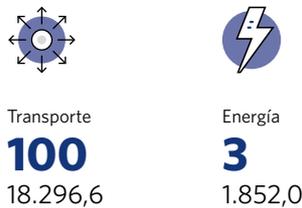
20.148,6
Inversión estimada
 En millones de US\$



Proyectos por etapas



Proyectos por sector



Proyectos por tipo de financiamiento



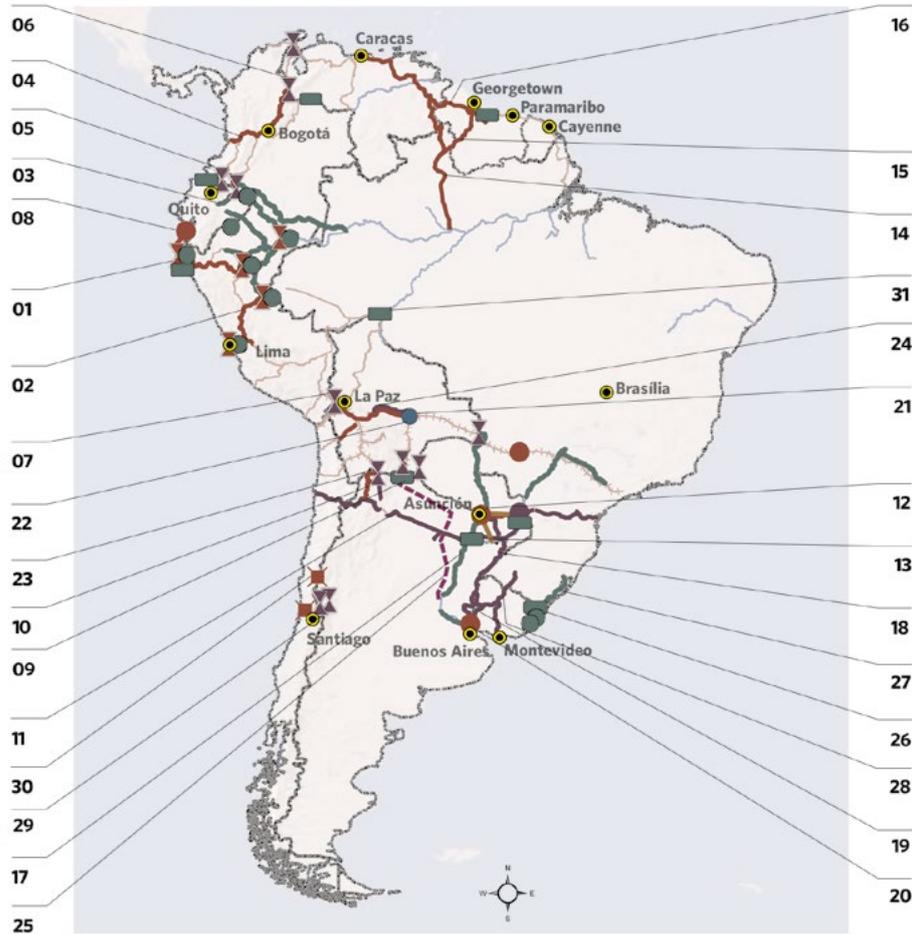
Proyectos por subsector



Energía



Proyectos de la API



- 1** Eje Vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías
- 2** Eje Vial Callao - La Oroya - Pucallpa, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías
- 3** Acceso Nororiental al Río Amazonas
- 4** Corredor Vial Caracas - Bogotá - Buenaventura / Quito
- 5** Interconexión Fronteriza Colombia - Ecuador
- 6** Sistema de Conectividad de Pasos de Frontera Colombia - Venezuela
- 7** Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero
- 8** Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación del Tramo Sullana - Aguas Verdes (incluye Vía de evitamiento de Tumbes)
- 9** Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera
- 10** Conexión Oeste Argentina - Bolivia
- 11** Corredor Ferroviario Bioceánico

- Paraná - Antofagasta
- 12** Conexión Vial Foz - Ciudad del Este - Asunción - Clorinda
- 13** Línea de Transmisión 500 Kv (Itaipú - Asunción - Yacyreta)
- 14** Rehabilitación de la Carretera Caracas - Manaos
- 15** Ruta Boa Vista - Bonfim - Lethem - Linden - Georgetown
- 16** Rutas de Conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (South Drain - Apura - Zanderij - Moengo - Albina), incluyendo la Construcción del Puente sobre el Río Corentine
- 17** Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos de la Cuenca del Plata
- 18** Interconexión Ferroviaria Paraguay - Argentina - Uruguay
- 19** Rehabilitación del Ramal Ferroviario Chamberlain - Fray Bentos Hidrovía
- 20** Circunvalación Vial de Nueva Palmira y

- Sistema de Accesos Terrestres al Puerto
- 21** Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (Hub Aeropuerto Internacional Viru Viru, Santa Cruz)
- 22** Mejoramiento de la Conectividad Vial en el Eje Interoceánico Central
- 23** Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro
- 24** Corredor Ferroviario Bioceánico Central (Tramo Boliviano)
- 25** Gasoducto del Noreste Argentino
- 26** Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco
- 27** Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merín y Lagoa Dos Patos
- 28** Corredor Ferroviario Montevideo - Cacequí
- 29** Optimización del Sistema Paso de Frontera Cristo Redentor
- 30** Túnel Binacional Agua Negra
- 31** Conexión Porto Velho - Costa Peruana

Proyectos Prioritarios:

- ✂ Paso fronterizo, CEBAF
- Aeropuerto
- Puerto
- Acceso o anillo vial
- ▲ Centro Logístico
- Ferroviario

- ⚡ Túnel
- Hidrovías
- Gasoducto
- Eléctrico
- Vial
- ◊ Navegabilidad
- Puente

Referencias:

- Corredor vial
- Capital de nación
- ++++ Corredor ferroviario
- Hidrovías principales
- Vialidad existente
- Hidrografía

El trabajo de planificación conjunta sigue vigente

En 2016, se realizaron reuniones virtuales para cada Eje de Integración y Desarrollo con el propósito de realizar un seguimiento exhaustivo y actualizar la información de los Proyectos que integran la Cartera del COSIPLAN y la API. Participaron de estos encuentros funcionarios y expertos de los países pertenecientes a agencias de gobierno involucradas en los Proyectos del país.

92

funcionarios técnicos participaron del trabajo en 2016

En estas reuniones los participantes de los países comentaron sobre el avance de los proyectos, intercambiaron información sobre obras binacionales y planificaron nuevas conectividades en función de las necesidades que se plantean en la región.

Adicionalmente, y con la colaboración de la Secretaría del COSIPLAN, se realiza desde hace años una constante labor de:

- Creación y ajuste de la metodología del análisis de proyectos (Eje de Integración y Desarrollo, Grupos de Proyectos, Proyectos Ancla, sistema de etapas, etc.).
- Creación, mejoramiento e interacción de las herramientas tecnológicas que soportan la información de los proyectos: Sistema de Información de Proyectos (SIP), Sistema de Información Geográfica (SIG) y Sistema de Información de los Ejes.
- Diagnósticos de la calidad de información.
- Incorporación de nuevos campos de información en el SIP.

Como resultado de estos trabajos se publicaron los documentos “Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2016” y “Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración 2016”.



Implementando las obras que integran a los suramericanos

El presente año la Secretaría del COSIPLAN realizó una invitación a los países para proponer proyectos destacados por su nivel de avance y contribución a la integración de América del Sur, con el propósito de difundirlos en este informe. Respondieron a esta iniciativa Argentina, Chile, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay.

Muchas de estas conectividades surgen de compromisos de alto nivel, tanto binacionales como multinacionales que se apoyan en el trabajo técnico desarrollado por los países de la región en el ámbito del COSIPLAN. Algunos proyectos se encuentran concluidos, otros en ejecución, y otros licitados o avanzando en ese proceso.

A continuación, se agrupan los proyectos destacados por los países por tipo de obra, mencionando algunos de los beneficios que promueven esas conectividades:

- Cuatro proyectos ferroviarios para transporte de carga que contribuyen a equilibrar la participación de los diferentes modos, el mejoramiento de la competitividad de los productos de la región al bajar los costos de transporte, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y el aumento de la seguridad vial.
- Un puerto fluvial que articula un eje multimodal entre cuatro países, que incluye la incorporación de poblaciones alejadas de la dinámica económica y comercial actual, y promueve la facilitación comercial entre países vecinos.
- Un proyecto de generación de energía nuclear, que aumentará las posibilidades de intercambio entre los países de la región y contribuirá a diversificar la matriz energética a partir de fuentes renovables.
- Tres conectividades viales, dos de ellas binacionales y una multinacional. Los trabajos de los países en torno a estas obras consideran el desarrollo económico y social de las regiones que atraviesan. Se prevén acciones en materia de facilitación del comercio, integración productiva y promoción del turismo, entre otras, complementando la implementación de los proyectos de infraestructura.





Rehabilitación del ferrocarril de carga en el norte argentino

Esta inversión histórica en renovación de vías y compra de material rodante permitirá revitalizar el ferrocarril y reducir los costos logísticos para la producción de Salta, Jujuy, Chaco, Tucumán, Santiago del Estero y Santa Fe. Se espera cuadruplicar las cargas transportadas en la actualidad y potenciar las economías regionales conectándolas con el resto del mundo a través de los puertos de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

La red del ferrocarril Belgrano Cargas se extiende desde la estación cabecera en el barrio de Retiro en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para recorrer un total de catorce provincias argentinas: Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Salta y Jujuy.

Esta red ferroviaria llega a dos países limítrofes. Uno de sus ramales se conecta con Chile en el Paso Socompa (Salta), que alcanza el Puerto de Antofagasta en el océano Pacífico. En el caso de la conexión con Bolivia ofrece dos alternativas que no se encuentran operativas. La primera a través de La Quiaca, en la provincia de Jujuy, y la segunda, a través de Salvador Mazza, en la provincia de Salta.

La rehabilitación operativa prevista implica la renovación de 1.593 km de vías en los próximos 4 años, y la incorporación de 1.000 vagones y 30 locomotoras. Estas obras se ejecutan en el marco del Plan Belgrano que impulsa el gobierno argentino. Se trata de un conjunto de políticas públicas en transporte, infraestructura, producción, salud, empleo, vivienda y educación, para las provincias del norte argentino que poseen menor desarrollo relativo.

US\$ 2.470

millones de inversión estimada para ejecutar
en cuarenta meses

La inversión prevista es de US\$ 2.470 millones y será financiada principalmente por la República de China mediante el Banco de Desarrollo de China (BDC) y la compañía China Machinery Engineering Corporation (CMEC).

El reto va más allá de renovar la infraestructura ferroviaria, incorporar material rodante y alcanzar niveles óptimos de operación. Este cambio en la matriz modal del movimiento de cargas requiere ser acompañado por políticas e inversiones acordes en los otros modos, enmarcados en la modernización de la logística en el país. El objetivo de equilibrar la participación del tren busca revertir la pérdida de competitividad y el mayor consumo de energía que implica el uso del transporte automotor, en las distancias y tipo de productos transportados.

En la década del 80, esta línea llegó a desplazar 4.5 millones de toneladas. En 2015, ya en proceso de renovación de varios tramos, el movimiento de cargas apenas superó las 800 mil toneladas. Actualmente transporta productos como petróleo, contenedores, granos y oleaginosas, maderas, manufacturas, material de vía, minerales y materiales de construcción y cargas generales.

Las obras de renovación de vías se realizarán en tres etapas, encontrándose varios de estos proyectos incluidos en la Cartera del COSIPLAN.

Las obras de la primera etapa tienen una extensión de 535 km, de los cuales 160 km ya se encuentran en ejecución y el resto de las licitaciones ya fueron realizadas. Los tramos involucrados son Santurce - Tostado - Chorotis - Las Breñas; Pampa del Infierno - Los Frentones; y Los Pirpintos - Los Tigres - Taco Pozo, en las provincias de Santa Fe, Chaco y Santiago del Estero.

La segunda etapa tiene una extensión de 500 km, y su licitación ya fue lanzada en septiembre de 2016. Incluye los tramos Coronda - Santo Tomé y Laguna Paiva-Naré, ambos en la provincia de Santa

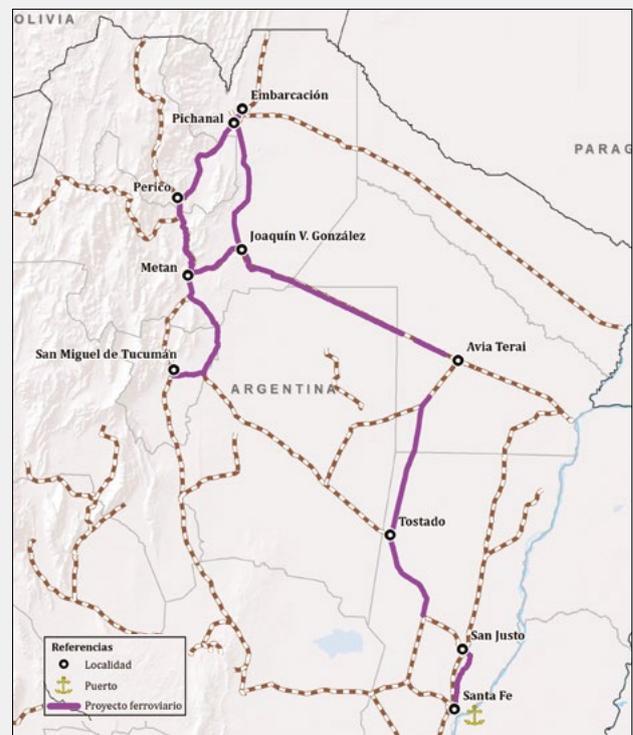
1.593 km

rehabilitación de ferrovías

Fe, y Talavera - Pichanal - Embarcación - Chalicán, entre Salta y Jujuy.

La licitación de la última etapa se encuentra prevista para el primer trimestre de 2017, con una longitud de 558 km. En ella se prevé renovar los tramos San Miguel de Tucumán - Metán - Joaquín V. González y Metán - Chalicán, en las provincias de Tucumán, Salta y Jujuy. La totalidad de las obras de las tres etapas estarán finalizadas para 2019.

Se estima que estas obras generarán unos 23.000 puestos de trabajo, entre empleos directos e indirectos. Asimismo, el Proyecto generará importantes movimientos logísticos, incluyendo el transporte de más de 2 millones de durmientes, 170 mil toneladas de rieles y 5 millones de piedra balasto.





Transporte ferroviario en Uruguay para la logística regional

Con este conjunto de inversiones, Uruguay busca posicionar el transporte por ferrocarril en una alternativa atractiva para el movimiento de carga a nivel regional. La conectividad ferroviaria resultante acompañará las necesidades crecientes del país, determinadas por el crecimiento de la actividad agroindustrial, su moderna infraestructura portuaria y avances en la facilitación aduanera.

Esta red está conformada por tres líneas férreas que forman parte de la Cartera del COSIPLAN. La primera une el Puerto de Montevideo con el Puerto Seco de la ciudad de Rivera, en el límite con Brasil. La segunda se conecta a esta troncal en la localidad de Piedra Sola, se dirige hacia el oeste atravesando Algorta, hasta el Puerto de Paysandú, y luego al norte hasta la ciudad de Salto y la represa Salto Grande, en la frontera con Argentina sobre el río Uruguay. Por último, el tercer ramal que conecta Algorta con el Puerto de Fray Bentos, también sobre el río Uruguay.

Es sabido que la falta de mantenimiento en las vías férreas afecta a la velocidad del servicio, reduciendo la competitividad del modo y aumentando el consumo energético. En consecuencia, la mejora en la infraestructura ferroviaria tiene un doble efecto, incrementa los ingresos por el aumento de la capacidad de carga y reduce considerablemente los costos operativos. Si esta reducción se traduce en mejores servicios y menores tarifas, impactará en los costos logísticos. Adicionalmente, la derivación del tránsito pesado de las carreteras hacia la vía férrea genera importantes ahorros en la rehabilitación de la infraestructura vial.

En los tres Proyectos las obras previstas permitirán asegurar que la vía alcance la Clase 3 según las Normas ALAF 5-026, que implica una velocidad de 40 km/h y una carga de 20 toneladas por Eje.

“Estos proyectos son parte de un camino complicado en la evolución del ferrocarril, pero tenemos una serie de metas que revertirán la tendencia para ponerlo en un camino de crecimiento”.

Víctor Rossi, Ministro de Transporte y Obras Públicas. Uruguay

+US\$ 360

millones de inversión estimada

887 km

rehabilitación de ferrovías



Ferrovía entre Montevideo y Rivera

El reacondicionamiento de esta línea tiene como objetivo mejorar la infraestructura a lo largo de los 422 km que unen la localidad de Pintado y el departamento de Rivera hasta la frontera con Brasil. Estas obras se encuentran en ejecución y se estima su finalización para el mes de abril de 2017. El monto total asciende a US\$ 74,9 millones, siendo US\$ 50,1 millones financiados por el Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM) y los restantes US\$ 24,8 millones con aportes del Tesoro Nacional. Forma parte del proyecto API “Corredor Ferroviario Montevideo – Cacequi”, junto al reacondicionamiento de la ferrovía Rivera – Santana do Livramento – Cacequi, ya concluida en Brasil.

Entre los principales beneficios esperados del proyecto se destaca la reducción del 50% en el costo de mantenimiento de la infraestructura y del 75% en el costo de los viajes, un ahorro del 20% en combustible y se calcula que se triplicarán las toneladas movilizadas. Los productos a transportar son combustible, cemento, piedra caliza, clinker, arroz, cebada y madera.

Tramo ferroviario Piedra Sola – Salto Grande

El proyecto consiste en la rehabilitación de 327 kilómetros de vías. Las obras tienen una inversión de US\$ 127,3 millones, de los cuales el FOCEM aporta US\$ 83,5 millones y los US\$ 43,8 millones restantes de fondos nacionales. El proyecto se encuentra en ejecución y se prevé la finalización para diciembre de 2019.

Entre los productos que moviliza esta conexión se encuentran cítricos, cemento, piedra caliza, arroz, cebada y granos. Una vez completadas las inversiones se espera que se reduzcan los costos de mantenimiento en 75%, los costos de los viajes en 33% y el consumo de combustible en 40%. Respecto al volumen de carga movilizadora, las estimaciones prevén un aumento mayor al doble de las toneladas que se transportan actualmente.

Ramal ferroviario Algorta – Fray Bentos

Este tramo tiene una distancia de 141 km, y su rehabilitación resulta fundamental para la captación de carga en la zona de mayor producción agrícola del país y su transporte a los puertos de Fray Bentos y Montevideo. Se realizó el llamado a licitación para su rehabilitación y mantenimiento por 30 años con la modalidad de contrato de participación público-privada con pago por disponibilidad de la infraestructura. Esta propuesta público-privada de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) fue galardonada como uno de los 5 mejores proyectos financieros en América latina.

La inversión estimada es de US\$ 100 millones y su fecha prevista de finalización es marzo de 2020. Entre las cargas potenciales que operan en este tramo se espera movilizar madera, tanto en rollos como procesada para la construcción, arroz, fertilizantes y soja.



Nuevo terminal portuario de Yurimaguas

Este nuevo puerto sobre el río Huallaga en el Perú permitirá la movilización de carga tanto hacia los puertos peruanos del Pacífico por la carretera Paita - Tarapoto - Yurimaguas, como hacia los puertos brasileños del Atlántico a través del Amazonas. Fortalecerá la integración económica y social de las regiones peruanas de la costa y la sierra, además de facilitar el intercambio comercial con los países vecinos.

El nuevo terminal portuario se encuentra en la localidad de Nueva Reforma, ubicada en la margen izquierda del río Huallaga, a unos 20 km aguas abajo del puerto original (Paranapura). Su construcción se concluyó en julio de este año con una inversión de US\$ 30,5 millones y reemplazará al puerto existente. Cuenta con infraestructura moderna para atender tanto movimiento de pasajeros como carga a granel o de contenedores. Se podrán realizar operaciones portuarias con estándares de seguridad y ambientales de nivel internacional, lo cual ayudará a formalizar los servicios portuarios en la zona de influencia.

Esta obra forma parte del Eje Intermodal Amazonas Norte del Perú, que tiene el objetivo de fortalecer el flujo comercial y la integración económica de los centros de producción de las regiones de la selva con las de la costa y la sierra del Perú, así como facilitar el intercambio comercial con los países vecinos de Ecuador, Colombia y Brasil a partir de la reducción de costos logísticos. Con este mismo propósito, desde Perú se está trabajando en la liberación de restricciones arancelarias, acuerdos comerciales y de navegación con esos países.

Además de conformar el Grupo de Proyectos 3 del Eje del Amazonas de la Cartera del COSIPLAN, en 2011 pasó a integrar la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) como parte del Proyecto estructurado "Eje vial Paita-Tarapoto-Yurimaguas, puertos, centros logísticos e hidrovías".

Este Proyecto API está orientado a viabilizar el transporte internacional entre Perú y Brasil y su proyección hacia la cuenca del Océano Pacífico de un lado y del Atlántico del otro. El Eje vial Paita - Yurimaguas y las hidrovías del Huallaga, Marañón y Amazonas se constituyen como la columna vertebral de esta macroregión.

Mejorar la navegabilidad de las hidrovías y articular esta red de rutas contribuirá al desarrollo de la región nororiental del Perú y de las zonas fronterizas. Adicionalmente será necesario implementar acciones de carácter multisectorial, principalmente asociadas a emprendimientos productivos y aspectos sociales.

Este Eje multimodal permitirá trasladar, entre otros productos, los fosfatos que se explotan en Bayóvar, zona costera del departamento de Piura en el océano Pacífico, hacia los campos de producción agrícola en Brasil, que actualmente se transportan por vía maríti-

15.000 m²

área de operaciones logísticas

US\$ 30,5

millones de inversión de la obra

120 m

muelle con dos amarradores y atracadero de pasajeros



ma. En este mismo sentido, se podrían trasladar hacia la Zona Franca Industrial de Manaus insumos para producción provenientes de países asiáticos. En sentido inverso, productos provenientes del polo industrial de Manaus podrían acceder a los mercados ubicados en la costa oeste del pacífico suramericano.

Como parte de este Proyecto API se han ejecutado importantes inversiones para obras que ya se encuentran concluidas como el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas, la carretera Paita - Tarapoto - Yurimaguas y el Puerto de Paita. Se tiene previsto continuar trabajando en el mejoramiento de la navegabilidad de las hidrovías del Huallaga, Marañon y Ucayali y desarrollar centros logísticos en Yurimaguas, Paita e Iquitos.

Características técnicas del nuevo terminal

En 2011 la obra fue entregada en concesión a la empresa Concesionario Puerto Amazonas S.A. (COPAM). El contrato comprende el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del nuevo puerto por un período de 30 años lo que comprende una inversión de US\$ 43,73 millones. Las obras incluyen la construcción de un

muelle de 66.167 m² y un área de operaciones logísticas de 253.367 m².

En mayo de 2014, se dio inicio a la primera fase que implicó la construcción de un muelle con dos amarraderos, un atracadero para pasajeros, un área de almacenamiento para carga en general, un área de almacenamiento techado para mercancía perecible y un patio de almacenamiento de contenedores. Adicionalmente, se adquirió una grúa móvil, una grúa autopropulsada sobre ruedas, elevadores, tractores y una embarcación para mantenimiento. Esta primera fase culminó en julio de 2016, con una inversión de US\$ 30,5 millones.

La construcción de la segunda fase se realizará cuando la demanda supere las 600 mil toneladas métricas anuales o exista una tasa de ocupación del muelle mayor a 44%. Si esto sucede, se ampliará el muelle para la instalación de un amarradero adicional, el área de almacenamiento techado y el patio de contenedores.

Con el propósito de articular este centro logístico con la carretera Paita - Yurimaguas, en diciembre de 2013 se culminaron las obras de una vía de acceso al puerto de 9,4 km.



Repotenciación de la Central Nuclear de Embalse

La repotenciación de esta central nuclear en Argentina permitirá extender sus servicios por treinta años adicionales. Esta obra apunta a complementar la creciente demanda nacional de energía eléctrica, mantener la participación del parque nuclear y asegurar la diversidad de fuentes en la matriz energética, con una producción de bajo costo y alineada con la política nacional de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

En la República Argentina, el sector eléctrico se caracteriza por una oferta de energía primaria que tiene un alto componente térmico que implica consumo de hidrocarburos, especialmente gas natural, que conforme las perspectivas actuales, es un recurso cuya escasez interna y mundial va en aumento. Esto genera la necesidad de impulsar políticas tendientes a una diversificación de la matriz energética que intensifique el uso de recursos renovables o de alta disponibilidad como el hidráulico, biomásico, eólico, solar y nuclear.

La Central Nuclear Embalse (CNE) se encuentra situada en el municipio de Embalse, departamento de Calamuchita, provincia de Córdoba, aproximadamente a 620 km al noroeste de la ciudad de Buenos Aires. Esta central abastecerá las provincias de Mendoza, San Juan, San Luis, Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe y

el Gran Buenos Aires, cuya población total estimada supera los 26 millones de habitantes, al año 2014 (COSIPLAN, 2014)

La CNE es una planta de generación eléctrica de 648 MW en operación comercial desde 1984 que, en diciembre de 2015, llegó al fin de su vida útil. El proceso de repotenciación para extender su prestación de servicios por 30 años adicionales, se inició en 2007 y se organizó en tres etapas: (i) evaluación de vida; (ii) ingeniería básica y de detalle, contratos con las empresas, y compra de equipos y materiales; y (iii) ejecución de la obra que se inició en enero de 2016.

El proyecto forma parte de la Cartera del COSIPLAN en el Grupo de Proyectos 5 del Eje MERCOSUR-Chile. Tiene una inversión estimada de US\$ 2149 millones, de los cuales US\$ 240 millones provienen de un préstamo

683 MW

aumento de un 5% de la potencia instalada

US\$ 2.149

millones de inversión estimada para la obra



del CAF ya desembolsado y los restantes US\$ 1909 millones del aporte del Tesoro Nacional, monto que fue incorporado al presupuesto del país en 2016. Adicionalmente, el proyecto cuenta con una dotación de más de 2800 personas y se estima que existe un 20% adicional de empleos indirectos.

El resultado de la audiencia pública realizada en julio de 2016 habilitó a la Secretaría de Medio Ambiente y Cambio Climático de la provincia de Córdoba a emitir la Licencia Ambiental el 22 de julio. La fecha estimada de finalización de la obra es febrero de 2018 y se estima que al concluir el proyecto, la central estará en condiciones de iniciar un nuevo ciclo de vida equivalente al primero, y brindar el 5% de energía eléctrica adicional al país, equivalente a 683 MW.

Esta obra incluye procesos de acondicionamiento y sustitución de componentes del reactor y otros sistemas, la adecuación de la instalación a los nuevos requerimientos regulatorios, y el incremento de la potencia eléctrica de la Central. El proyecto incorpora avances tecnológicos y sistemas destinados a mejorar la seguridad operacional e incluye también la modernización y optimización del turbo grupo y el ciclo térmico.

Las experiencias recogidas en el mundo y el avance de la tecnología permiten asegurar que las centrales sometidas a procesos de extensión de vida presentan resultados de mayor eficiencia energética, operación más segura y libre de gases de efecto invernadero y procedimientos operativos que optimizan la totalidad de los recursos utilizados, preservando el medio ambiente, lo que redundará en un mayor beneficio social.

En este sentido, la CNE contribuirá a la sustitución de hidrocarburos no renovables, como el Gasoil, el fueloil o el gas natural, y a reducir posibles déficits de energía generados por alteraciones en los ciclos hidrológicos.

Adicionalmente, fortalecerá las empresas locales del sector nuclear y fomentará cadenas de valor conservando el *cluster* tecnológico que se desarrolló en el país, lo que promoverá la participación de la industria local en el suministro de equipos y servicios.

Esta obra aportará a la especialización de profesionales, técnicos y empresas nacionales para la construcción y operación de futuras centrales nucleares, incluso para la exportación de estos conocimientos a otros países de la región.



Integración vial Bolivia - Perú

El Eje vial Tacna - La Paz es una de las conectividades más importantes entre Bolivia y Perú, ya que permite una salida directa y más corta de Bolivia hacia la ciudad de Tacna. Esta conexión forma parte de compromisos asumidos en los encuentros presidenciales y reuniones bilaterales que se realizaron con el propósito de consolidar la integración y dar un fuerte impulso a la ejecución de la obra.

Los presidentes de ambos países establecieron en 2010 un compromiso bilateral sobre el asfaltado de más de 300 km de la carretera Tacna (Perú) - La Paz (Bolivia) con el objetivo de fortalecer la integración peruano-boliviana, y para que esta vía se constituya en una importante ruta para el comercio bilateral y el tránsito de personas y de vehículos hacia el Océano Pacífico (Declaración de Ilo, 2010)

En 2015, en un nuevo encuentro presidencial, y de los ministros de las áreas correspondientes, se renovó este compromiso entendiendo que este corredor vial contribuye al desarrollo económico y social de las poblaciones asentadas en el ámbito fronterizo. Para ello, elaboraron un plan binacional con acciones complementarias a la pavimentación de la carretera, que incluye Grupos de Trabajo y actividades específicas sobre medio ambiente y recursos hídricos transfronterizos; seguridad y defensa; desarrollo económico, políticas sociales y fortalecimiento institucional; e infraestructura para la integración y el desarrollo (Declaración de la Isla Esteves, 2015)

En su recorrido, la carretera atraviesa el departamento de Tacna en Perú y el departamento de La Paz en Bolivia. Este territorio cuenta con una superficie de 150 mil km² donde habitan cerca de tres millones y medio de personas. El PBI de ambos departamentos es superior a los US\$ 10.000 millones, estimado al año 2014. (COSIPLAN, 2016)

Este eje vial de integración se compone por dos Proyectos carreteros de la Cartera del COSIPLAN del Grupo de Proyectos 5 del Eje Interoceánico Central. En Perú une la ciudad de Tacna con Collpa, en la frontera con Bolivia, y en ese país, conecta el Hito IV con la ciudad de La Paz. Ambos proyectos han sido divididos en tramos para la implementación de las obras necesarias para su pavimentación.

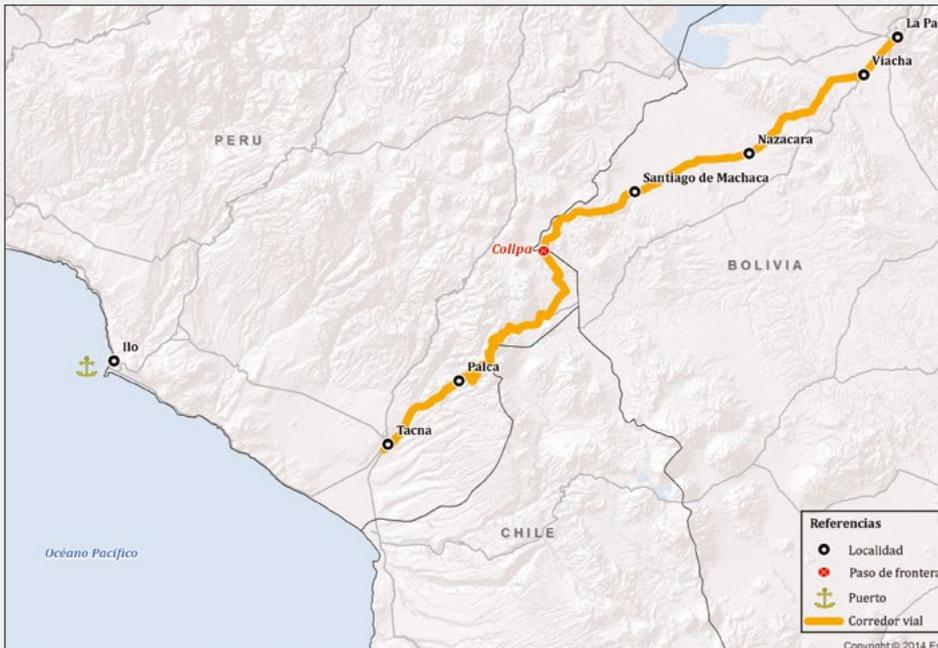
En el caso peruano, la carretera Tacna - Collpa tiene 4 tramos, el primero de ellos se encuentra pavimentado, hasta el kilómetro 43,6, a nivel de carpeta asfáltica. El segundo tramo tiene una longitud de 50,4 km con una inversión de US\$ 79 millones, se encuentra en ejecución desde agosto de 2016 y concluirá en febrero

US\$ 340

millones de inversión estimada de la obra

305 km

pavimentación de carretera



“La carretera Tacna - Collpa - La Paz forma parte de la agenda bilateral para fortalecer los lazos históricos de integración entre Perú y Bolivia”.

Encuentro Presidencial y I Gabinete Binacional de Ministros, junio de 2015

de 2018. El tercer tramo es de 52,2 km con una inversión de US\$ 43 millones, y su plazo de ejecución es desde septiembre de 2016 hasta abril de 2018. El último tramo hasta la frontera con Bolivia es de 41,2 km, tiene una inversión de US\$ 45 millones, se inició en febrero del presente año y se estima completar las obras en octubre de 2017.

En Bolivia, la carretera La Paz - Hito IV también se encuentra dividida en cuatro tramos y el primero de ellos está pavimentado hasta el Cruce Ferroviario Capiri. El segundo tramo, entre Capiri y Central Chama es de 25,25 km, se encuentra en ejecución con una inversión de US\$ 16 millones financiada por el CAF y se estima su finalización para 2017. El siguiente prevé pavimentar 27,44 km entre Central Chama y Nazacara, también se encuentra en ejecución, tiene una inversión de US\$ 21 millones y se finalizará en 2017.

El cuarto tramo, que une Nazacara con Hito IV, se dividió en tres subtramos, de los cuales los dos primeros tramos se encuentran con obras adjudicadas. El primer sub-tramo une los 25 km entre Nazacara y San Andrés de Machaca con una inversión de US\$ 32 millo-

nes financiada por FONPLATA, y el segundo, la carretera que conecta San Andrés de Machaca con Santiago de Machaca de 32,7 km tiene un costo de US\$ 37 millones financiada por el BID. Finalmente, el sub-tramo Santiago de Machaca - Hito IV, de aproximadamente 50 km, se encuentra en licitación y tiene una inversión estimada de US\$ 66 millones.

Adicionalmente, esta conectividad hacia la costa peruana se complementa con otros dos proyectos de la Cartera del COSIPLAN. La construcción y mejoramiento de la carretera Camaná - Matarani - Ilo, que se encuentra en ejecución con una inversión estimada de US\$ 438 millones, facilitará la conectividad entre los puertos de Ilo y Matarani. Se estima su conclusión en abril de 2017. El segundo proyecto es la ampliación, mejoramiento y modernización del Puerto de Ilo, cuyo objetivo es consolidarlo como una terminal multipropósito moderna. En este sentido se está evaluando una iniciativa privada que propone realizar el diseño, construcción, operación, mantenimiento y explotación de esta terminal. La inversión estimada asciende a US\$ 230 millones.



Corredor vial de integración entre el Atlántico y el Pacífico

Desde San Pablo en Brasil hasta los puertos chilenos de Antofagasta y Mejillones se proyecta una conectividad que recorre más de 3000 km de carreteras que atraviesan cuatro países. Esta conexión reafirma el compromiso de los presidentes con la integración regional, el desarrollo económico y social, y la competitividad de los productos de la región, incluyendo la participación del sector privado, la academia y las poblaciones locales.

Los presidentes de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, en el marco del Consejo del Mercado Común en diciembre de 2015, decidieron conformar un Grupo de Trabajo para concretar el corredor carretero Campo Grande - Puerto Murtinho (Brasil) - Carmelo Peralta - Mariscal Estigarribia - Pozo Hondo (Paraguay) - Misión La Paz - Tartagal - Jujuy - Salta (Argentina) - Sico - Jama - Puertos de Antofagasta - Mejillones - Iquique (Chile). Esta iniciativa se sustenta en el compromiso de los presidentes con el proceso de integración regional que se lleva a cabo a través de las actividades del COSIPLAN-IIRSA (Declaración de Asunción, 2015)

El objetivo del corredor es mejorar sustancialmente la infraestructura física, facilitar el tránsito trans-

fronterizo y agilizar los procedimientos aduaneros, con el fin de hacer más expedita la circulación de personas y bienes y lograr una alta eficiencia logística, mayor competitividad económica y una integración regional más efectiva. Esta conexión bioceánica es una expresión más de la voluntad de acercamiento físico entre los países de la Alianza del Pacífico y del MERCOSUR para trabajar en emprendimientos económicos conjuntos, que permitan mejorar la competitividad de los productos de la región en los mercados de Asia pacífico y Europa (Declaración de Asunción, 2015)

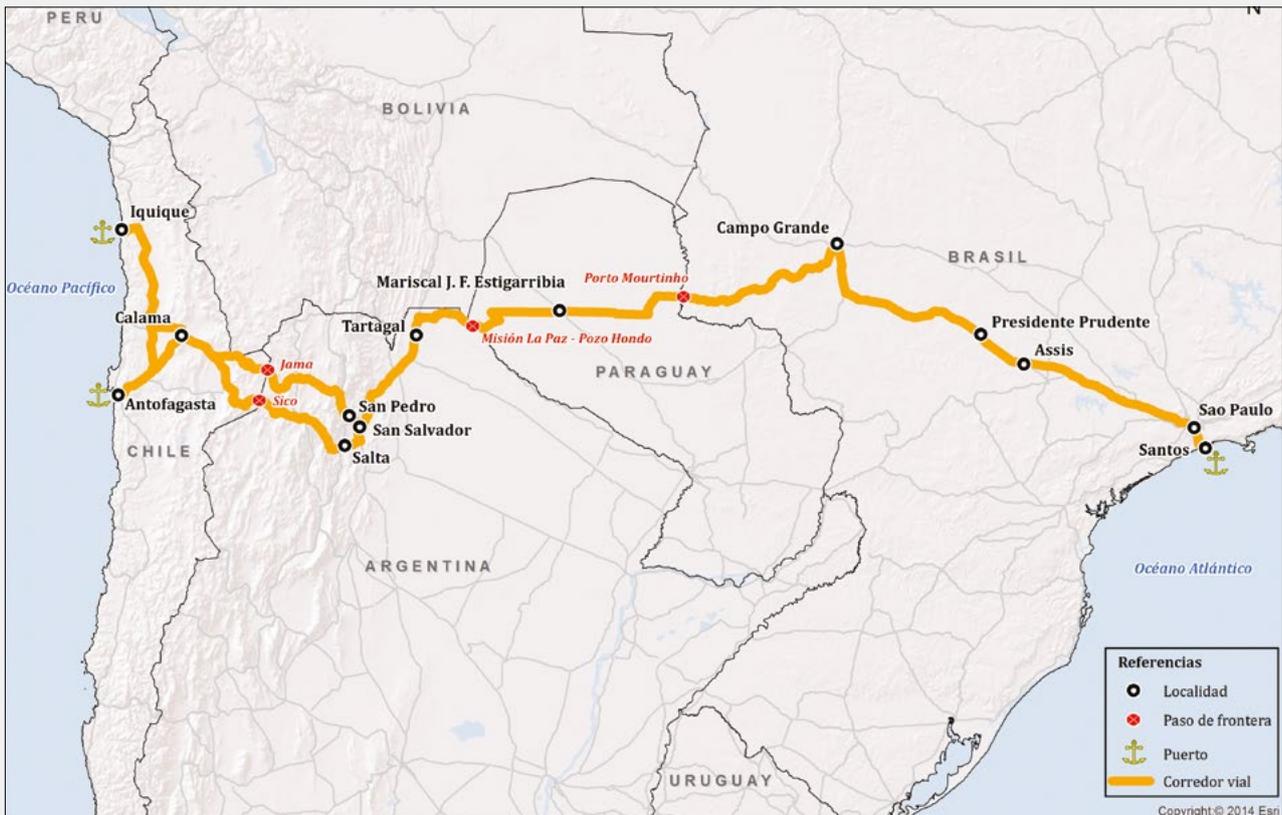
En 2016, el Grupo de Trabajo se reunió en tres oportunidades y está conformado por representantes de los cuatro países, tanto del nivel nacional como subnacional, de organismos y agencias de gobierno vinculados

3262 km

longitud San Pablo - Antofagasta
por Paso Sico

3181 km

longitud San Pablo - Antofagasta
por Paso de Jama



con los objetivos del corredor.

En el mes de mayo en Santiago (Chile), entre otras iniciativas, el Grupo de Trabajo encargó a la Universidad Católica del Norte de Chile la tarea de elaborar una página web específica para el corredor que consolide la información que actualmente se encuentra dispersa en sitios nacionales.

En el mes de julio, en la ciudad de Campo Grande (Brasil) se realizó la segunda reunión del Grupo de Trabajo. En esa ocasión se acordó la creación de una red universitaria con el fin de involucrar a las universidades de la región en el análisis del impacto económico y social del corredor, incluyendo a las comunidades locales. En relación a la infraestructura del corredor se realizaron presentaciones sobre: proyectos para el

desarrollo de centros logísticos y parques industriales en Salta y Jujuy; capacidad y calidad de los puertos de Antofagasta y Mejillones; el nuevo puente entre Brasil y Paraguay (Puerto Murtinho - Carmelo Peralta); y el Plan Belgrano en el norte argentino. También se abordaron aspectos técnicos del tránsito aduanero, acuerdos de libre comercio, cadenas globales de valor y encadenamientos productivos.

El tercer encuentro tuvo lugar en el mes de octubre en San Salvador de Jujuy (Argentina). La actividad se organizó en cuatro mesas de trabajo:

- **Gestión coordinada de fronteras:** el trabajo se centró en el acceso integrado y anticipado a la información. Entre otros temas se promovió la



implementación de: el sistema SINTIA, imágenes espectrográficas de la carga (escaneos), un formulario único digital, un sistema de precinto electrónico, un canal de atención preferencial para carga, un procedimiento migratorio y aduanero único y unificado y además de la homogeneización de estándares de seguridad vial.

- **Infraestructura y servicios:** se recomendó el establecimiento de un plan y cronograma de las infraestructuras que se definan necesarias para articular el corredor, teniendo como meta la conclusión de las obras al año 2021 y se conformó un Grupo multilateral para dar seguimiento al avance de esos proyectos. Adicionalmente, se acordó trabajar sobre la complementación de los modos de transporte y desarrollo de centros logísticos, cadenas de valor y proyectos de integración productiva.

- **Desarrollo productivo:** se acordó elaborar un “Mapa de Actores Productivos para la Integración del Corredor Bioceánico” y articular las acciones necesarias para dar origen a la “Red de Integración Productiva del Corredor Bioceánico” que involucre a todos los actores institucionales, públicos y privados.

- **Universidades:** la red universitaria iniciada en Campo Grande se propone relevar información sobre las problemáticas sociales, económicas, políticas, y de servicios; crear una base de datos para sistematizar dicha información; y publicar la misma en la página web del corredor. La red está conformada por la Universidade Estadual de Matto Grosso do Sul, en Brasil, la Universidad Católica del Norte de Antofagasta, en Chile, y la Universidad Nacional de Jujuy, en Argentina. Se invita a otras universidades de la región a incorporarse y a los ministerios de educación a participar en carácter de colaboradores.

Los proyectos del corredor

En Brasil. El corredor se inicia en el Puerto de Santos, en Brasil, sobre el Océano Atlántico. En torno a esta infraestructura se están realizando dos intervenciones. En primer lugar, las avenidas perimetrales al puerto que permitirán una mejor circulación y acceso vehicular. En segundo lugar, operaciones de dragado para llevar la profundidad de 13 a 15 metros, para facilitar los accesos marítimos al puerto. El proyecto forma parte de la Cartera del COSIPLAN y su inversión estimada es de US\$ 344,4 millones. La finalización de las tareas de dragado está prevista para fines del presente año y el último tramo de la avenida perimetral, para julio de 2019.

La conectividad continua hacia el oeste por rutas de Brasil que se encuentran operativas hasta Campo Grande. En esa ciudad se está avanzando en la circunvalación vial que se espera completar durante diciembre de 2016. Esta obra forma parte del proyecto de la API Mejoramiento de la Conectividad Vial en el Eje Interoceánico Central y tiene una inversión de US\$ 12 millones.

Desde Campo Grande la conexión vial sigue hacia la localidad de Porto Murtinho en la frontera con Paraguay, delimitada por el río Paraguay. Allí, se prevé la construcción de un puente internacional y el paso de frontera entre Porto Murtinho, en Brasil, y Capitán Carmelo Peralta, en Paraguay. Este proyecto forma parte de la Cartera del COSIPLAN, y ambos países acordaron que la obra será cofinanciada en partes iguales. En septiembre de este año se realizó una reunión donde equipos técnicos de Brasil y Paraguay seleccionaron la alternativa más apropiada para la ubicación de la infraestructura.

En Paraguay. El corredor continúa con dos proyectos viales que también forman parte de la Cartera del



COSIPLAN. El primero es el mejoramiento de la ruta que une Capitán Carmelo Peralta con Loma Plata, con una longitud de 277 km y una inversión estimada de US\$ 313 millones. Hacia fines de octubre de 2016 se realizó la apertura de ofertas para el diseño y construcción de las obras, con un plazo de ejecución de 24 meses. El otro proyecto es la pavimentación del tramo Cruce Centinela - Mariscal Estigarribia - Pozo Hondo, con 354,8 km de longitud y un costo aproximado de US\$ 401 millones. En 2016 se inició el estudio de factibilidad con un plazo de 240 días y se espera realizar el llamado a licitación de la obra en 2017.

Entre Pozo Hondo, en Paraguay y Misión La Paz, en Argentina, se prevé avanzar en la implementación de un Centro de Frontera de doble cabecera a la vera del puente existente sobre el Río Pilcomayo. Este proyecto que también forma parte de la Cartera del COSIPLAN, contará con instalaciones para controles de aduana, migratorios y fitozoosanitarios, y áreas de estacionamiento de vehículos, con el propósito de facilitar el flujo de cargas y el intercambio comercial.

En Argentina. En territorio argentino el corredor continúa sobre la Ruta Provincial N° 54 con la pavimentación del tramo Misión La Paz - Tartagal con una inversión estimada de US\$ 150 millones. Desde Tartagal hasta la ciudad de Salta, se encuentra en licitación la duplicación de calzada de la Ruta Nacional N° 34 entre Libertador General San Martín y el empalme con la Ruta Nacional N° 9. Ambos proyectos se encuentran en la Cartera del COSIPLAN.

En el límite entre las provincias de Salta y Jujuy el corredor se divide en dos secciones. La primera al norte, hacia el Paso de Jama en Jujuy, y la segunda al sur hacia el Paso de Sico en Salta, ambos en la frontera con Chile. En el primer caso se encuentran en operación el acceso al Paso de Jama a través de la Ruta Nacional N° 52, y el Control Integrado de Única Cabecera en Paso de Jama. En el segundo caso, se

está ejecutando la pavimentación de la Ruta Nacional N° 51 entre Campo Quijano y el Paso de Sico, con una inversión estimada de US\$ 180 millones y previsión de finalización en mayo de 2018. Los tres proyectos forman parte de la Cartera del COSIPLAN.

En Chile. En territorio chileno, la Ruta 27-CH que conecta el Paso de Jama con San Pedro de Atacama se encuentra pavimentada con una longitud de 157 km. En lo que respecta a la conexión a través del Paso de Sico, se encuentra en la Cartera del COSIPLAN la pavimentación del tramo Sico - Cass - San Pedro de Atacama, sobre la Ruta 23-CH, con una inversión estimada de US\$ 30 millones.

El proyecto de concesión Ruta del Loa de la Cartera del COSIPLAN, busca dotar de una infraestructura vial acorde a los crecimientos del tránsito de cargas, principalmente de la industria del cobre, a la región de Antofagasta. Estas intervenciones serán realizadas en las rutas 1, 5, 24 y 25; en los accesos a Mejillones; y en la circunvalación oriente y poniente a la ciudad de Calama. Actualmente se está trabajando en las bases de la licitación que se espera realizar en 2016 y tiene una inversión estimada de US\$ 280 millones. La concesión de las Autopistas de Antofagasta entrega accesibilidad directa a cada polo de desarrollo con las ciudades de la región con una longitud de 201 km y se encuentra operativa con una inversión de US\$ 370 millones.

Con el propósito de ampliar las alternativas de conectividad hacia los puertos del Pacífico y reducir la distancia desde el Paso de Sico, se encuentra en etapa de estudios el proyecto de pavimentación del tramo Paso Sico - Peine - Baquedano con una inversión estimada de US\$ 90 millones.

Completan el corredor los puertos de Antofagasta y Mejillones donde se desarrollaron tres proyectos de la Cartera del COSIPLAN de adecuación y ampliación de capacidad que demandaron inversiones por US\$ 218 millones.



Túnel Binacional Agua Negra

El Túnel es uno de los proyectos de infraestructura más importantes en desarrollo en Suramérica. Su función es mejorar la integración entre Argentina y Chile, que tienen en común la segunda frontera binacional más larga del mundo, coincidente con la Cordillera de los Andes, la segunda cadena montañosa más alta del planeta.

El impulso inicial de este proyecto data de 1996 y su concreción implica un fuerte impulso para el Proyecto del corredor bioceánico, que busca conectar el centro de Argentina, con el puerto del océano Pacífico en la ciudad de Coquimbo, Chile, y el puerto de la ciudad de Porto Alegre, Brasil, en el océano Atlántico.

El Paso Internacional Agua Negra es uno de los 26 pasos fronterizos binacionales incluidos en el programa prioritario de inversiones conjuntas acordado en el marco del Tratado de Maipú de Integración y Cooperación ratificado en 2014. Este paso se halla ubicado en la frontera argentino-chilena a 4.765 m. s. n. m., y sirve de vínculo entre las ciudades de San José de Jáchal, en la provincia de San Juan (Argentina) y Vicuña, en la región de Coquimbo (Chile).

Considerando que el camino actual no es apto para el transporte de carga, y solamente es transitable entre los meses de noviembre y comienzos de abril para el transporte de pasajeros, el Paso Internacional permanece cerrado durante siete meses al año. Para resolver

esta dificultad, es que se proyecta la construcción de un túnel Binacional.

El túnel bajará la altura máxima del cruce a una cota de 3.620 m. s. n. m. en el portal chileno y a 4.085 m. s. n. m. en el portal argentino. La solución técnica, diseñada por profesionales con amplia experiencia en estudios y obras de túneles de gran longitud en el mundo, comprende dos túneles principales que albergan las calzadas para el tránsito vehicular unidireccional, y con ellos se reduce en 44 km la conectividad. Ambos túneles discurren semiparalelos con una longitud aproximada de 13,9 km y con un sistema de ventilación capaz de mantener las condiciones de higiene ambiental durante la operación y manejo de humos en caso de incendio.

El objetivo del proyecto es mejorar la conectividad física entre ambos países, aportando una solución complementaria al Paso Sistema Cristo Redentor, especialmente en momentos de congestión o cierre temporario por tormentas invernales. Adicionalmente, contribuiría a fomentar el intercambio comercial, el desarrollo de

13,9 km

dos túneles paralelos, uno para cada sentido de circulación

US\$ 1.413

millones de inversión estimada, sin impuestos

proyectos binacionales mineros y el desarrollo turístico.

Este túnel forma parte del Grupo de Proyectos 4 del Eje MERCOSUR-Chile de la Cartera del COSIPLAN. En el año 2011 se incluyó en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) del Consejo dado que se trata de una obra que consolida una red de conectividad física con alcance regional. En 2014 Argentina y Chile solicitaron apoyo al CCT del COSIPLAN para formular un Programa Territorial de Integración (PTI) asociado a este proyecto. Este proceso se inició ese mismo año y finalizó en diciembre de 2015. Actualmente ambos países se encuentran trabajando en la implementación de las acciones priorizadas para potenciar los beneficios del túnel y mitigar sus impactos negativos.

Con señal de largada

En abril de 2016, se firmó un preacuerdo mediante el cual el BID aprobó un préstamo de US\$ 40 millones para costear el proceso de precalificación de empresas, la licitación de la obra y el diseño del proyecto ejecutivo, que estará a cargo de la empresa seleccionada durante la licitación.

Más tarde, en octubre de este año, se puso en marcha la etapa de precalificación de las empresas interesadas en la construcción del túnel, a través de la firma de un convenio entre ambos países. El encuentro se realizó en Santiago (Chile) y contó con la participación, por parte de Argentina, del ministro de Hacienda, Alfonso Prat-Gay, y el ministro de Transporte, Guillermo Dietrich; el gobernador de San Juan, Sergio Uñac; y el embajador argentino en Chile, José Octavio Bordón. Por parte de Chile participaron el ministro de Hacienda, Rodrigo Valdés, y el ministro de Obras Públicas, Alberto Undurraga.

Se espera que, durante 2017, el Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN) designe a la empresa ganadora de la licitación y esta avance con el diseño del proyecto ejecutivo, que insumirá aproximadamente un año de trabajo. Se estima que la obra requerirá una inversión de US\$ 1600 millones, y cuenta con el compromiso de financiamiento del BID.

“Son 13,9 kilómetros de integración que bajan en mil metros el paso Agua Negra transformándolo desde un paso de temporada a un paso permanente que permite conectar los comercios de ambos países”.

Alberto Undurraga, Ministro de Obras Públicas, Chile

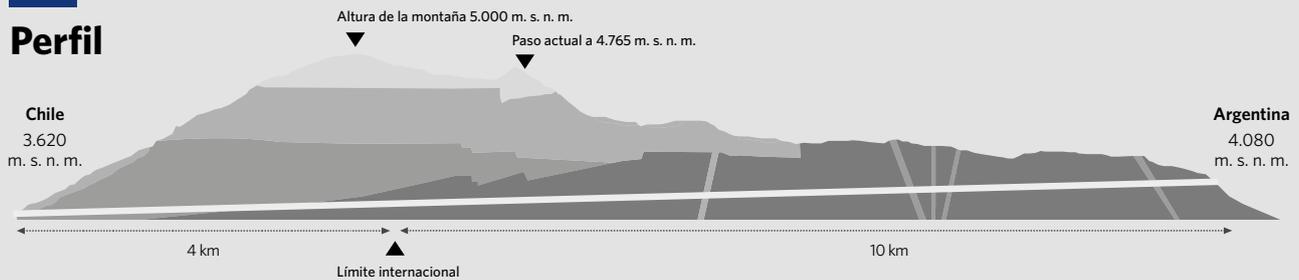
“En un momento donde en algunos lugares del mundo se debate la posibilidad de levantar muros, nosotros estamos rompiendo el muro y haciendo un túnel para conectar a las dos naciones hermanas, conscientes de que la integración cultural e histórica requiere además integración física”.

Alfonso Prat-Gay, Ministro de Hacienda, Argentina



1.

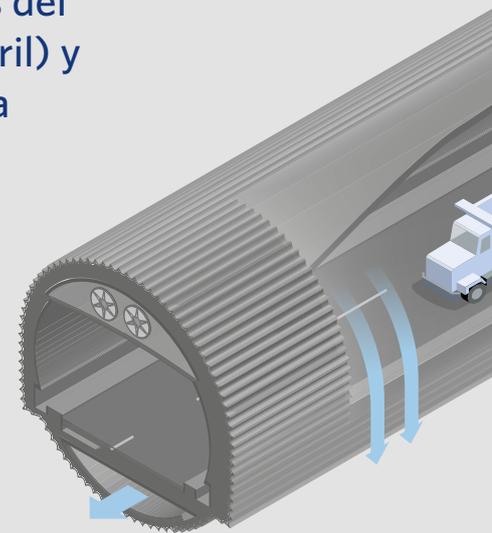
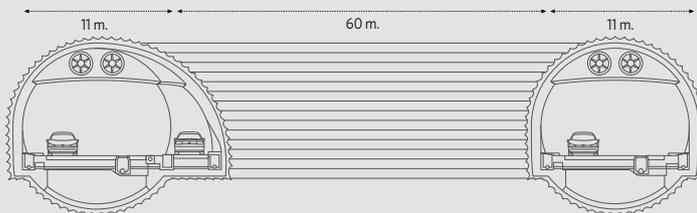
Perfil



El más largo de Suramérica

Sería el segundo túnel más largo de América después del Mount Macdonald Tunnel 14,7 km (Canadá - ferrocarril) y ocuparía el primer puesto en Sudamérica ganándole a "La Línea" de 9 km (Colombia) que finalizará su construcción el año que viene.

3.



El proyecto

Se trata de dos túneles de 11 m de ancho cada uno que contienen una autopista de dos carriles, de una sola mano con sistema de ventilación y desagüe. Se prevé una capacidad de 2.000 vehículos por hora.

Características técnicas del túnel

- Cavernas de ventilación en los extremos del pozo.
- Hidrantes para el combate del fuego a todo lo largo del trazado.
- Centro integrado de control de tránsito para vigilar su seguridad y tener bajo control aspectos esenciales para la circulación como la ventilación sanitaria, la iluminación y la visibilidad interior. Sistemas de última generación de

detección automática de incidentes, cámaras de seguridad y comunicaciones.

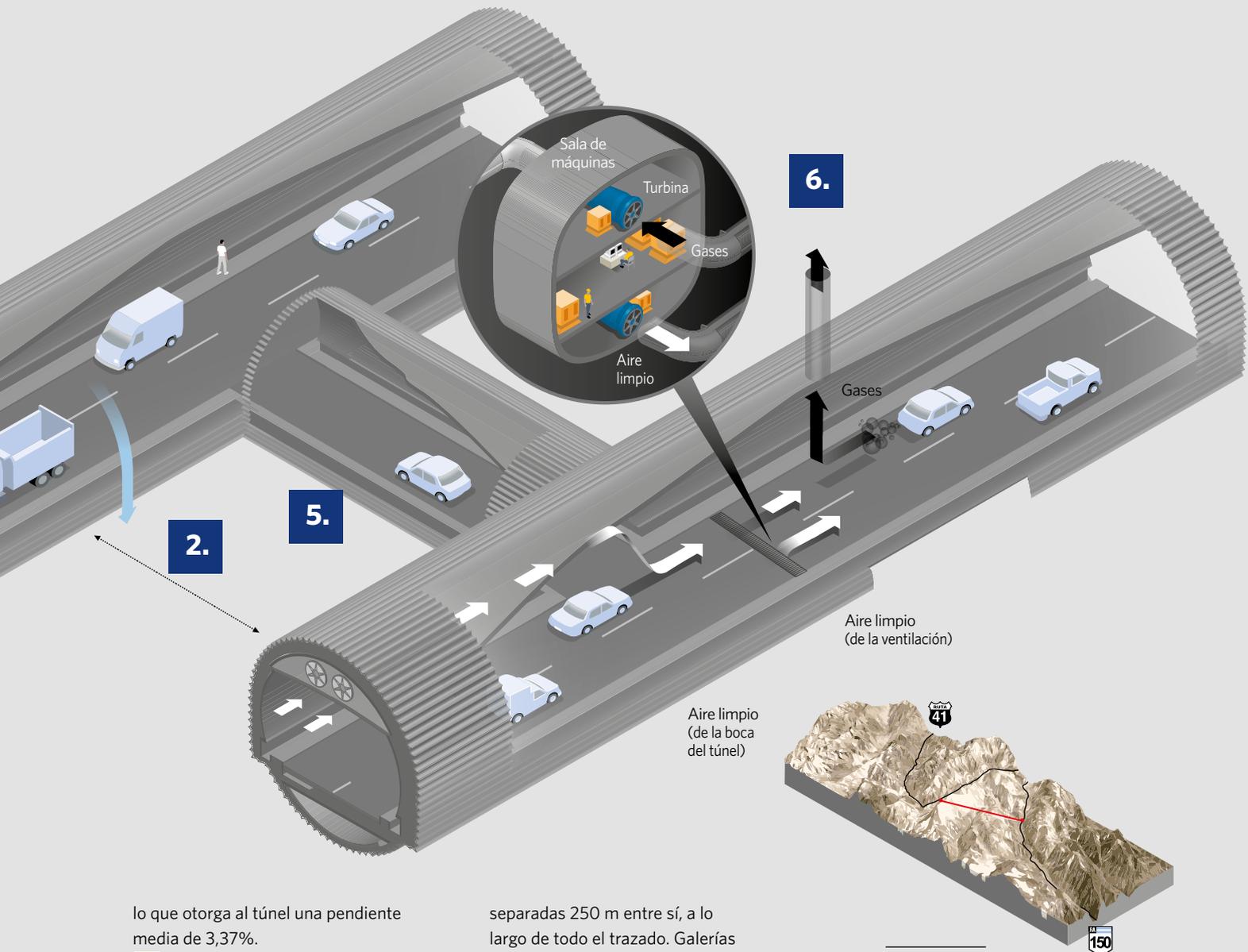
- Edificaciones contiguas a los portales para servicios de bomberos y socorristas, con los equipamientos necesarios.
- Caminos de acceso de calzadas separadas en la zona de influencia de ambos portales.

1. Dos túneles paralelos, uno para cada sentido de circulación: descendente desde Argentina hacia Chile y ascendente de Chile a la Argentina, de 14,7 km de longitud. El portal argentino está a 4.085 m. s. n. m. de altitud, y el portal chileno a 3.620 m. s. n. m.

45 km

es la cantidad total de túneles que se deberán cavar. 14 kilómetros para los carriles de ida, más 14 para los de vuelta. Además de los 28 túneles de emergencia de 60 m cada uno que comunican a ambos carriles

4.



lo que otorga al túnel una pendiente media de 3,37%.

2. Separación entre túneles: variable entre 40 y 80 m.

3. Trazado vial interior con curvas de muy altos radios.

4. Calzadas de 7,5 m de ancho, con sendos espacios laterales para circulación peatonal y servicios. Altura libre de circulación vehicular de 4,80 m. Sección transversal típica de cada túnel: 70 m².

5. Galerías peatonales de conexión entre túneles, para emergencias,

separadas 250 m entre sí, a lo largo de todo el trazado. Galerías de interconexión vehicular, para emergencias, cada 1.550 m.

6. Ventilación sanitaria para operación normal y sistema de ventilación para extracción de humos de incendio. Pozo vertical de ventilación en territorio argentino de 535 m de altura de excavación y 4,5 m de diámetro interno. Galería de ventilación en territorio chileno de 4,75 km de largo y 36 m² de sección transversal.

El túnel atraviesa la columna vertebral de la cordillera de los Andes

Fuente de infografía: <http://www.diariodecuyo.com.ar/>

Programas
Territoriales de
Integración

+100

acciones en infraestructura y temas económicos,
ambientales y sociales para potenciar el túnel

+70

funcionarios de Argentina y
Chile trabajando en el PTI



Primer Programa Territorial de Integración en América del Sur

El PTI Túnel Binacional Agua Negra es la primera experiencia del COSIPLAN en formular este tipo de programas. Su foco está puesto en potenciar los efectos favorables de la construcción del Túnel y en mitigar o reducir los obstáculos que impiden el aprovechamiento pleno de los beneficios derivados de esta obra.

Los Programas Territoriales de Integración (PTI) fueron concebidos como programas de acciones complementarias a las obras físicas que los originan. Requieren planes de gestión, asignación de recursos y responsabilidades y plazos definidos de ejecución.

Para su formulación e implementación se conformó un Equipo de Trabajo Ampliado integrado por las coordinaciones nacionales de COSIPLAN-IIRSA de Argentina y Chile y funcionarios de las

“Hoy debemos planificar el futuro y proyectar las consecuencias del túnel, para que no genere un impacto negativo y promueva un desarrollo sustentable en el tiempo”.

Claudio Ibañez González, Intendente de la Región de Coquimbo, Chile



provincias argentinas de San Juan y La Rioja y la región chilena de Coquimbo. Este equipo contó con el asesoramiento y apoyo técnico del INTAL, en su rol de Secretaría del CCT del COSIPLAN.

La definición del área de acción del PTI se realizó tomando en cuenta las problemáticas y oportunidades locales y/o regionales más próximas al Túnel. Desde su conformación, el Equipo de Trabajo Ampliado realizó alrededor de veinte reuniones de trabajo entre talleres

y videoconferencias donde se abordaron temas económicos, socioambientales y culturales.

Como resultado de estos intercambios se identificaron y priorizaron un conjunto de Planes, Programas y Proyectos (PPP) que conforman el PTI del Túnel de Agua Negra. Es decir que el túnel fue el determinante de la formulación del PTI y, a la vez, el filtro para seleccionar los PPP que contribuirán a resolver las problemáticas identificadas en el territorio.



El Plan de Implementación

El Plan de Implementación surge de la priorización de un subconjunto de Planes, Programas y Proyectos del PTI. Su ejecución se realizará en forma paralela a la construcción del túnel, estimada en 10 años. El Plan de Implementación quedó conformado por 100 acciones:

31

Nativas

Son acciones nuevas, identificadas como relevantes y complementarias al túnel durante la formulación del PTI.

69

de la Planificación Concurrente

Son acciones que ya forman parte de planes o programas de gobierno y que fueron identificadas como relevantes y complementarias al Túnel durante el proceso de formulación del PTI. Su incorporación al Programa les asigna un valor adicional.

Estas acciones se encuentran organizadas en Ejes Estratégicos y

Factores Transversales, que permiten explicar y describir la dinámica territorial del área de acción del PTI, considerando la implementación del túnel.

Primer taller sobre el plan de implementación

El 24 y 25 de agosto del 2016, tuvo lugar en la ciudad de Santiago (Chile), el Primer Taller sobre el Plan de Implementación del Programa Territorial de Integración (PTI) Túnel Binacional Agua Negra. Contó con la presencia de aproximadamente setenta funcionarios de Argentina y Chile de alto nivel político y técnico, tanto del nivel nacional como regional y Provincial, y el CCT del COSIPLAN.

La actividad se organizó en Grupos de Trabajo donde se analizaron las acciones del plan agrupadas en cinco grandes temas: la conectividad física, (incluyendo plataformas logísticas), la conectividad eléctrica y puertos; desarrollo económico-productivo; sustentabilidad ambiental, y el cambio climático y sus

“Estuvimos doscientos años mirando solamente al este, encontrando en el puerto de Buenos Aires la salida al mar. Sin dudas el Túnel será una construcción hacia un futuro importante”.

Sergio Uñac

Gobernador de San Juan,
Argentina



riesgos. Adicionalmente, las más altas autoridades se reunieron en una mesa político-institucional donde definieron el mecanismo de seguimiento y acordaron la forma de trabajo, tanto a nivel binacional como entre los gobiernos centrales y subnacionales.

En este encuentro se destacó que el camino crítico para la implementación del PTI es impulsar las acciones nativas y dar seguimiento a las de planificación concurrente, concentrando los esfuerzos en las acciones más complejas, que son las nativas binacionales.

Se presentaron los resultados del trabajo de recolección y sistematización de la información realizada por el Equipo de Trabajo Ampliado, entre marzo y agosto. De un total de cien acciones priorizadas en el Plan de Implementación, un 77% contaban con información y solo el 23% requerían ser completadas, lo cual demuestra el compromiso del Equipo de Trabajo Ampliado con esta iniciativa.

Durante las dos jornadas del encuentro se realizó un trabajo participativo con el propósito de consolidar el alcance del

Plan de Implementación, definiendo los responsables por la información, gestión y seguimiento de cada uno de ellos. Adicionalmente, se discutieron nuevas iniciativas presentadas por los países para ser incorporadas al Plan de Implementación. Al cierre de este informe el Equipo de Trabajo Ampliado está consolidando la información de las acciones que fueron consensuadas.

Como resultados del taller, se acordó realizar encuentros virtuales periódicos por área temática a fin de dar seguimiento a la implementación y establecer un mecanismo dinámico entre los responsables de las Acciones Nativas Binacionales, que permitirá garantizar su implementación en los próximos años.

Otro de los consensos alcanzados consistió en analizar alternativas para sistematizar la información de las fichas, para facilitar el seguimiento y monitoreo de las acciones, así como incluir las actividades relacionadas con la ejecución del Plan de Implementación como parte del Plan de Trabajo 2017 del COSIPLAN.

“El PTI y el Túnel son más que una obra de infraestructura, crean miles de posibilidades”.

Mirtha Meléndez Rojas,

Secretaria Regional
Ministerial de Obras
Públicas de Coquimbo,
Chile

ACCIONES/ACTIVIDADES NATIVAS DEL PLAN DE ACCIÓN POR EJE ESTRATÉGICO

Componente	Plan/Programa/Proyecto	Acción/Actividad Siguiente	País
EJE: CONECTIVIDAD FÍSICA			
Mejora de la conectividad vial	Proyecto de pavimentación y mejoramiento de la Ruta 41 - CH	Elaborar el estudio integral de derivación del tránsito de cargas y alternativas para nuevo trazado. Tramo: Centro Fronterizo, Juntas del Toro y puertos de la región de Coquimbo	CH
		Elaborar los estudios correspondientes al proyecto <i>by pass</i> de la R 41 - CH, Quebrada de Talca - Puerto de Coquimbo	CH
		Elaborar el proyecto - Tramo: Las Rojas - Vicuña (Proyecto de doble calzada de la R 41 CH)	CH
		Licitar - Tramo II Puente El Camarón - La Laguna (Proyecto de pavimentación de la Ruta 41 - CH, Tramo Juntas del Toro - Portal del Túnel)	CH
Ampliación de la red de cobertura de servicios de energía eléctrica y de telecomunicaciones	Proyecto de la extensión de la red de fibra óptica desde Las Flores hasta el Túnel Binacional y posible extensión a Chile	Realizar el análisis de factibilidad del despliegue de proyecto de fibra óptica y canalizaciones para el Estado	CH
	Proyecto de extensión de cobertura móvil en el sector chileno	Avanzar gestiones con operadores de telecomunicaciones (privados)	CH
	Proyecto de provisión de energía para servicios de telecomunicaciones en sector chileno	Analizar la inclusión en el proyecto eléctrico general la provisión de energía según los proyectos de telecomunicaciones	CH
Mejora de los servicios a la conectividad física	Proyecto de instalación de servicios en ruta	Elaborar proyectos de seguridad vial en diversos sectores de la red vial relevante	AR-CH
	Proyecto de instalación de plataformas logísticas	Identificar proyectos de terminales intermodales logísticas	AR-CH
EJE: SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL TERRITORIO			
Protección de la biodiversidad	Programa binacional de protección de la biodiversidad	Analizar y plantear acciones conjuntas	AR-CH
EJE: DINÁMICA DEMOGRÁFICA (RURAL Y URBANA)			
Estructuración vial interna de áreas urbanas	Proyecto de movilidad en el área del Gran San Juan (Segunda y tercera circunvalación)	Programar una proyección de movilidad en sentido funcional (uso del suelo) que puede generar una zona de servicios o nodos	AR
	Proyecto para la consolidación del Tercer Anillo Vial Provincial de San Juan	Elaborar el estudio de prefactibilidad del Tercer Anillo	AR
Ordenamiento territorial	Programa estratégico de ordenamiento de núcleos urbanos	Actualizar e implementar los planes de ordenamiento territorial	AR
		Elaboración de la política regional de desarrollo urbano, región de Coquimbo	CH
EJE: ACTIVIDADES ECONÓMICO-PRODUCTIVAS			
Desarrollo minero	Programa de mejora de la accesibilidad a aprovechamientos mineros	Incorporar información al sistema geográfico minero	AR
	Plan de aprovechamiento minero no metalífero	Analizar oportunidades de desarrollo productivo para minerales no metalíferos	AR
	Plan binacional de complementación minera	Elaborar el plan	AR-CH
Desarrollo industrial	Plan estratégico de desarrollo industrial	Elaborar el plan estratégico de desarrollo industrial	AR
	Plan Binacional de Desarrollo y Complementación de cadenas de valor	Elaborar el plan binacional de desarrollo de cadenas de valor	AR-CH

ACCIONES/ACTIVIDADES NATIVAS DEL PLAN DE ACCIÓN POR EJE ESTRATÉGICO

Componente	Plan/Programa/Proyecto	Acción/Actividad Siguiente	País
EJE: ACTIVIDADES ECONÓMICO-PRODUCTIVAS			
Desarrollo turístico	Plan binacional de turismo integrado	Realizar el estudio del potencial turístico en el Eje Valle del Elqui - Valle de Jáchal	AR-CH
		Realizar el estudio particularizado del potencial turístico en Valle Fértil	AR
		Elaborar el plan maestro binacional de circuitos turísticos integrados	AR-CH
EJE: RIESGOS DE ORIGEN NATURAL Y ANTRÓPICO			
Prevención y mitigación de riesgo	Programa de gestión integral del riesgo	Elaborar un programa binacional de contingencia y protocolo de enfrentamiento de emergencias	AR-CH
Cambio climático	Programa de adaptación al cambio climático de la infraestructura en el AAD	Elaborar un proyecto de obras menores de reducción de pérdidas debido al cambio climático	AR-CH
		Elaborar el mapa de vulnerabilidad física actual y futura en el área de acción frente al cambio climático en los sectores de la producción primaria, salud y turismo	AR-CH

ACCIONES/ACTIVIDADES NATIVAS DEL PLAN DE ACCIÓN POR FACTOR TRANSVERSAL

Componente	Plan/Programa/Proyecto	Acción/Actividad Siguiente	País
FACTOR: FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES			
Fortalecimiento y formación	Programa binacional de formación de capacidades locales	Diseñar del programa (turismo, comercio exterior, logística y emprendimiento local)	AR-CH
Desarrollo comunitario	Programa de apoyo a la formación de cooperativas o asociaciones	Desarrollar un programa binacional de apoyo a la formación de cooperativas (minería, turismo, agricultura y pesca)	AR-CH
	Programa binacional de apoyo al desarrollo comunitario	Realizar el estudio sobre mecanismos e iniciativas de apoyo del desarrollo comunitario	AR-CH
FACTOR: DESARROLLO E INNOVACIÓN			
Sistema de información vial	Proyecto de creación de un sistema de información vial del Eje R41CH-RNN150	Diseñar un sistema de información del estado de las rutas, el Túnel y el Paso con una APP para uso de transportistas y turistas	AR-CH
FACTOR: MARCO NORMATIVO			
Regularización de la titularidad a derecho de uso del agua	Programa de saneamiento de la titularidad de derechos de uso del agua	Realizar el estudio para identificación de situaciones precarias de uso del agua y saneamiento de títulos	AR
Complementariedad en el uso de instrumentos de cooperación económica (TLC)	Proyecto de análisis y evaluación de beneficios arancelarios compartidos del TLC	Evaluar los resultados estudio de complementariedad económica entorno al Corredor Bioceánico Central Coquimbo - Porto Alegre (CBC) (Universidad Católica del Norte y Universidad Católica de Cuyo)	AR-CH



PTI, mucho más que obras de infraestructura

El Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) del COSIPLAN incorpora entre sus acciones la definición de una metodología para la formulación de Programas Territoriales de Integración asociados a los proyectos de la API.

Durante 2012 y 2013 se realizaron trabajos orientados a definir los lineamientos generales para la elaboración de estos Programas. Con este propósito, se seleccionaron dos proyectos de la API como casos de estudio para la elaboración de esta propuesta (el Túnel Binacional Agua Negra y el Corredor Ferroviario Montevideo - Cacequi). Los estudios técnicos y las herramientas metodológicas desarrolladas en el marco de IIRSA se incorporaron a los lineamientos, como la Metodología de

Integración Productiva y Logística, y la de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico.

En la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) sobre PTI realizada en Buenos Aires en 2013, se analizó el documento "PTI, lineamientos conceptuales para su formulación", el cual fue aprobado por los ministros del COSIPLAN en su Cuarta Reunión Ordinaria ese mismo año.

Los Ministros incluyeron en el Plan de Trabajo 2014 la tarea de aplicar en forma piloto estos lineamientos a proyectos de la API seleccionados por los países. Para avanzar en esta materia y debido al interés de Argentina y Chile de profundizar el trabajo bilateral en temas de integración, ambos países solicitaron el apoyo del CCT del COSIPLAN para formular un PTI asociado al proyecto de la API Túnel Binacional de Agua Negra.

"Sin el PTI sería imposible planificar y armonizar todas las actividades definidas como nativas y como concurrentes".

Atilio Alimena,
Director Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional,
Argentina



“El proyecto es uno de los grandes desafíos para enfrentar esta gran barrera económica que es la Cordillera de los Andes”.

José Miguel Ortega,
Dirección de Vialidad,
Chile

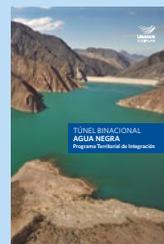
Hacia una integración profunda

Relación bilateral

Argentina y Chile cuentan con un amplio marco institucional de consolidación de la integración bilateral plasmado en el Acuerdo de Paz y Amistad de 1984, ratificado en 2010 mediante el Tratado de Maipú de Integración y Cooperación, así como los acuerdos y protocolos complementarios. A partir del reimpulso que se dio a este Tratado en 2014, ambos países analizaron el Plan Maestro de Pasos de Frontera y decidieron ampliar el programa de inversiones conjuntas de trece a veintiséis pasos fronterizos y establecieron como horizonte el año 2030. El objetivo es mejorar la conectividad territorial y considerar la conveniencia de implementar controles integrados de frontera para agilizar su funcionamiento.

Publicación

Túnel Binacional
Agua Negra



Está disponible en
[www.iirsa.org/
docptiaguanegra](http://www.iirsa.org/docptiaguanegra)

En 2016, se publicó el documento que describe la formulación del Programa Territorial de Integración Túnel Binacional Agua Negra. Las más de cien páginas reconstruyen el proceso de elaboración de esta primera experiencia a nivel suramericano. Además, ilustran el territorio objeto de estudio, con fotos, recursos esquemáticos, tablas y figuras y presentan de manera exhaustiva los conceptos desarrollados y utilizados.

Gestión
de Riesgos
de Desastres

La integración en tiempos de cambio climático



América del Sur sufrió pérdidas directas por desastres de gran magnitud en infraestructuras por US\$ 16.500 millones en las últimas tres décadas. Los países de la región trabajan de manera conjunta en el marco del COSIPLAN para gestionar el riesgo de desastres en la infraestructura, a través de una metodología que ya se aplicó en la zona de silencio sísmico entre Chile y Perú, con financiamiento del BID.

“Nuestra institucionalidad es débil, pero más frente a lo imprevisto. Los desastres no deben ser vistos como algo inevitable, sino como algo sobre lo que los gobiernos y la cooperación internacional pueden trabajar”.

Sergio Galilea, Subsecretario de Obras Públicas, Chile



América del Sur está expuesta a diferentes amenazas de origen natural debido a sus características geológicas, climáticas e hidrológicas. Una de las amenazas de mayor magnitud es la actividad sísmica, generadora de terremotos y tsunamis, que se presenta tanto en la costa del Pacífico como

en la zona sur del continente. Las inundaciones son otro evento frecuente en Sudamérica. Estas son consecuencia de anomalías climáticas, expansión urbana no planificada y la erosión y el uso no sustentable de la tierra. Asimismo, las temperaturas extremas y sequías son cada vez más pronun-

ciadas y frecuentes en algunas zonas de la región. Se prevé que el cambio climático incrementará la probabilidad e intensidad de estos fenómenos. Además, uno de los factores que causan sequías e inundaciones en los países de la región es el fenómeno del Niño - Oscilación Sur (ENOS).

El COSIPLAN en acción

Como parte del Plan de Acción Estratégico del COSIPLAN (PAE 2012-2022), durante el año 2013 se desarrolló una Guía Metodológica que incorpora la Gestión de Riesgos de Desastres (GRD) en las infraestructuras regionales planificadas e implementadas por la IIRSA, la cual fue validada por los países miembros durante la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del COSIPLAN-IIRSA, que se llevó a cabo en septiembre de 2013 en la ciudad de Santiago de Chile.

El objetivo principal de la Metodología es, entre otros, contar con procedimientos claros para identificar infraestructuras críticas (o vulnerables) y medidas para reducir los efectos de

eventos catastróficos (terremotos, inundaciones, deslizamientos y tsunamis) que afectan las infraestructuras suramericanas.

Se realizó una aplicación piloto de la Metodología GRD, con recursos de Cooperación Técnica del BID, en el Grupo 5 del Eje Interoceánico Central, localizado en una zona de silencio sísmico, en la zona sur de Perú y norte de Chile. Además, se resolvió actualizar el Manual del Usuario en base a la experiencia de la aplicación piloto.

La reunión de Lima

Los días 2 y 3 de junio se realizó en Lima, la Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre Gestión de Riesgos de Desastres en el marco del Plan de



Trabajo del COSIPLAN-IIRSA y con la coordinación del INTAL. Participaron del encuentro delegaciones de Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Uruguay y Venezuela, representantes de la Secretaría General de la UNASUR, y del Comité de Coordinación Técnica. También se contó con la presencia de centros de estudios de Chile y Perú y consultores especializados en la materia.

Además de presentar los resultados de la aplicación de la Metodología GRD a Chile y Perú, se aprovechó la oportunidad del encuentro para compartir experiencias nacionales que permitan nutrir políticas regionales, poniendo en valor el trabajo desarrollado para prepararse y hacer frente a distintas amenazas naturales.

- **Argentina:** tratamiento de la emergencia hídrica que está afrontando actualmente (2015-2016) por los efectos de El Niño.
- **Colombia:** lineamientos para la gestión de riesgos en la reconstrucción de Infraestructura, basada en la emergencia hídrica por el fenómeno de La Niña de 2010.
- **Chile:** la experiencia del Ministerio de Obras Públicas en las catástrofes acontecidas en 2015, especialmente sobre la planificación del territorio costero e infraestructura de protección basada en los tsunamis y marejadas de ese año.
- **Perú:** componentes de gestión prospectiva y correctiva del riesgo de desastres desarrolladas por el Centro Nacional de Estimación, Prevención y Reducción del Riesgo de Desastres (CENEPRED)

De gran relevancia resultó la visión de dos centros de estudios de la región: el Centro Nacional de Investigación para la Gestión Integrada de Desastres Naturales (CIGIDEN) de Chile y el Centro Peruano Japonés de Investigaciones Sísmicas y Mitigación de Desastres (CISMID) de Perú. Los puntos más rele-

vantes de estos aportes fueron:

- Existen herramientas de simulación que predicen los efectos de una catástrofe sobre un área urbana. Esto permite no solo medir la magnitud del daño, sino también diseñar herramientas de evacuación y tratamiento de las emergencias.
- Es necesario constatar que las vías de circulación y evacuación seleccionadas para ser utilizadas en caso de un desastre natural mantienen sus dimensiones y capacidades. Esto es debido a que en el uso cotidiano del espacio público, estas podrían verse obstruidas o reducidas y podrían no cumplir con su función durante la emergencia.
- Los avances en la recolección y clasificación de información satelital permite realizar una evaluación precisa de daños producidos por sismos en vías de transportes.

Cooperación regional en materia de desastres

El Grupo de Trabajo de Alto Nivel de Gestión Integral del Riesgo de Desastres (GTAN-GIRD) de la UNASUR es un espacio permanente para coordinar las diferentes iniciativas de los Consejos Sectoriales respecto a esta materia.

Los Estados se propusieron trabajar en la adopción de mecanismos y protocolos comunes que permitan una eficaz gestión de la asistencia humanitaria en caso de desastres y la adopción de políticas, estrategias y herramientas compartidas en materia de reducción de riesgos.

En este marco, el COSIPLAN pondrá a disposición de este Grupo su experiencia en materia de gestión de riesgo, planificación de infraestructura y el Sistema de Información Geográfica del Consejo, como un aporte al establecimiento de una estrategia para potenciar la cooperación en materia de desastres.

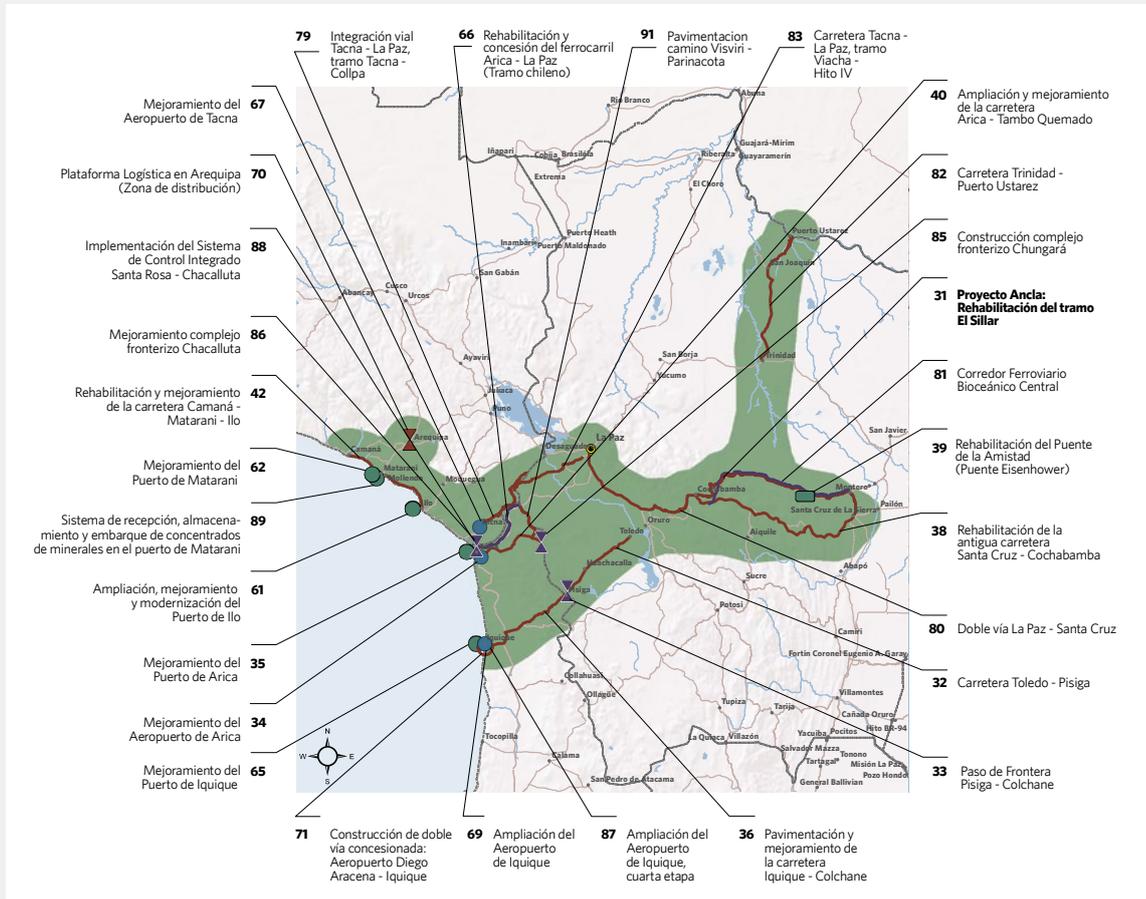
“Europa llegó con ayuda al reciente desastre de Ecuador cinco días después. Nosotros desde Venezuela, en 12 horas”.

William Martínez,
Viceministro de Gestión de Riesgos y Protección Civil,
Venezuela

“No hay soluciones genéricas para los problemas. La reconstrucción requiere planificación”.

Alfredo Martínez,
Subgerente de Riesgos del Fondo de Adaptación,
Colombia

Grupo 5. Eje Interoceánico Central



La prueba piloto en Chile y Perú

La implementación de la aplicación piloto se inició en enero de 2015 y ha considerado el desarrollo de las actividades de la Fase I y Fase II en infraestructuras de integración que forman parte del Grupo de Proyectos 5 del Eje Interoceánico Central. Estas se ubican sobre la costa del Pacífico en el sur de Perú y norte de Chile, área de mayor amenaza sísmica.

Se seleccionaron cinco infraestructuras de Chile y de Perú, para las cuales se desarrollaron las actividades descritas en la Fase I, así como de los pasos 1 y 2 de la Fase II. Posteriormente, se priorizaron dos infraestructuras de integración por país para desarrollar los pasos 3 y

4 de la Fase II. La implementación de las acciones previstas en la Fase III no forman parte del ejercicio de aplicación, sino que es responsabilidad de las instituciones competentes en cada país.

Los días 8 y 9 de marzo, se llevó a cabo el Taller Binacional de Chile y Perú sobre Gestión de Riesgo de Desastres, en la Universidad de Tarapacá (Arica, Chile). El objetivo del encuentro fue compartir los resultados del estudio y las lecciones aprendidas de la aplicación piloto. Participaron del taller funcionarios del Ministerio de Obras Públicas de Chile, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, y operadores de la infraestructura.

Las lecciones aprendidas de la aplicación piloto

Los resultados y lecciones aprendidas de esa aplicación fueron socializados durante 2016 en el marco de la reunión de Lima y pueden resumirse en cinco puntos principales:

- La falta de información específica es un elemento limitante, con lo cual es necesario crear o adaptar información en el terreno que luego permita aplicar esta metodología. Una alternativa es utilizar metodologías del tipo determinístico, que puedan ser aplicadas a nivel local y permitan generar la información necesaria para cubrir esta brecha.
- Cada vez más, las infraestructuras son operadas por asociaciones público/privadas. Es por esto que se debe incorporar en los contratos de concesión el nivel de riesgo aceptable para el Estado, a fin de garantizar su operatividad en caso de desastres.
- La incorporación de los beneficios de la mitigación del riesgo en la evaluación social y económica de los proyectos de integración es un elemento fundamental debido a la vulnerabilidad de la infraestructura frente a estos eventos.
- El objeto de análisis de la metodología son los territorios donde se implantan los proyectos de infraestructura de la Cartera del COSIPLAN. Esta puede ser

aplicada para evaluar distintos tipos de amenazas, países e infraestructuras, incluyendo sistemas logísticos.

- La Metodología GRD alcanzó sus objetivos. Es importante incorporarla como una herramienta en la formulación de los PTI (Programas Territoriales de Integración), tal como se hizo en el caso de las metodologías IPrLg (Integración Productiva y Logística) y EASE (Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico)

Con el propósito de reportar el trabajo realizado, en 2016 se publicaron los siguientes documentos:



La Gestión de Riesgos de Desastres en el COSIPLAN: Metodología y aplicación en infraestructura de Chile y Perú.



La Gestión de Riesgos de Desastres en el COSIPLAN: Medidas de reducción de riesgo en infraestructura de integración de Chile y Perú.

“Cosas muy simples que no se hacen, o que se dejan de hacer pueden producir resultados catastróficos. Tenemos y conocemos lo que pasa, pero por falta de cultura de prevención no hacemos nada”.

Adrián Lazo,
Coordinador Nacional del COSIPLAN-IIRSA, Perú

“El terremoto y tsunami que tuvimos en 2010 en Chile fue un punto de quiebre que nos instó a trabajar de manera más coordinada para que la infraestructura que construyamos no sea vulnerable”.

Antonia Bordas,
Directora Nacional de Obras Portuarias, Chile



Pasos de la aplicación

Fase I:

Selección de la infraestructura priorizada

En esta fase se relevan las razones de por qué se desea o requiere realizar un estudio de riesgo en una determinada infraestructura. Para esta iniciativa, la motivación de llevar adelante un estudio de riesgo en infraestructura de integración reside en la amenaza que representa el “silencio sísmico en el sur de Perú y Norte de Chile”.

Las infraestructuras de integración seleccionadas por las autoridades del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú y el Ministerio de Obras Públicas de Chile fueron las siguientes:

País	Infraestructura de integración seleccionada para aplicación piloto
Chile	Puerto de Arica Puerto de Iquique Aeropuerto de Iquique Aeropuerto de Arica Carretera Arica - Tambo Quemado (11 CH)
Perú	Puerto de Ilo Puerto de Mataraní Aeropuerto de Tacna Carretera Panamericana Sur, Tramo Dv. Quilca - La Concordia Carretera Camaná - Matarani - Ilo

Fase II:

Análisis de riesgo para infraestructura priorizada

Para cada una de las cinco infraestructuras priorizadas por Chile y Perú, se realizaron los siguientes pasos:

Paso 1

Definición de objetivos e indicadores de desempeño

La definición de los objetivos de desempeño se realizó sobre la base de la propuesta establecida en la Guía Metodológica y la revisión del marco normativo y legal que rige en cada uno de los países para el diseño, la construcción y la operación de las diferentes infraestructuras consideradas.

Los objetivos de desempeño definidos para cada una de las infraestructuras incluyen varios de los que se mencionan a continuación:

- Proteger la seguridad del personal y usuarios.
- Proteger la seguridad y bienestar de la comunidad y sus bienes.
- Mantener la confiabilidad de la infraestructura o sistema.
- Reducir pérdidas económicas.
- Evitar el daño medioambiental.

La definición de los indicadores de desempeño ha sido realizada a través de las reuniones con los operadores de las infraestructuras y de la revisión del marco normativo. La discusión y definición de dichos indicadores no resultó sencilla para los operadores de las infraestructuras por falta de información.

Paso 2

Caracterización de componentes y amenazas de cada infraestructura

En este paso se recopiló la información planimétrica y documental de los componentes de cada una de las infraestructuras priorizadas, disponibles a nivel central de las entidades del Estado de cada país, universidades y, en forma directa, en las administraciones de cada infraestructura. Así también se recopiló información de las amenazas a las cuales está expuesto cada uno de los componentes priorizados.

A partir del análisis de las infraestructuras, sobre la información recopilada en este paso, se priorizaron las dos infraestructuras de integración más crítica por país para desarrollar los pasos 3 y 4 de la Fase 2, según se indican a continuación:

País	Infraestructura de integración seleccionada para Paso 3 y 4 de aplicación piloto
Chile	Puerto de Arica Aeropuerto de Arica
Perú	Puerto de Mataraní Aeropuerto de Tacna

“La gestión del riesgo va a favorecer la reducción de los costos logísticos. También nos permitirá aplicar normas nacionales en Perú y determinar las primas de los seguros”.

Carlos Lozada,
Ministerio de Transporte y Comunicaciones, **Perú**

Paso 3

Definición de nivel de profundidad de los análisis de riesgo de cada infraestructura

Se definió el nivel de profundidad de los análisis de riesgo de cada infraestructura y estableció un análisis mixto probabilístico-determinístico, siendo determinístico para las vulnerabilidades, y probabilístico para el análisis de las amenazas y del riesgo.

Paso 4

Análisis de riesgo e identificación de posibles medidas de reducción de riesgo

En el marco de esta aplicación, se han detectado vulnerabilidades estructurales y no estructurales, siendo estas últimas las que se presentaron en la mayoría de los casos.

Dentro de las posibles **medidas de mitigación** se pueden señalar las siguientes:

Caso sismo:

- Aislación sísmica (aislación de estructuras, de piso o equipos)
- Disipadores pasivos de energía (amortiguadores de fricción, disipadores metálicos y disipadores de masa sintonizada)

- Sistemas activos y semi-activos de protección sísmica.
- Fibras de carbono.
- Contraventeo.
- Arriostre de equipos.
- Arriostre de cielos.
- Anclaje.

Caso tsunami:

De acuerdo a las experiencias internacionales, no existen soluciones únicas ni totales para mitigar el efecto adverso de los tsunamis, por lo que se deben implementar medidas complementarias (estructurales y no estructurales)

Entre las principales **medidas estructurales** se consideran:

- Muros de contención.
- Diques.
- Rompeolas.
- Reubicación a zonas altas.

Entre las principales **medidas no estructurales** se consideran:

- Sistemas de alerta.
- Rutas de evacuación y simulacros.
- Campañas de concientización y capacitación al personal que labora en los puertos respecto al riesgo por tsunami.

“La experiencia en el puerto de Arica nos ha permitido desarrollar una propuesta en el sur de Chile, para hacer otro plan piloto y mejorar esta metodología”.

Matías Valenzuela,
Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, Chile



Transporte
de Carga
y Logística



Logística regional para mejorar la competitividad

La logística moderna de carga abarca tanto el movimiento de bienes en el espacio (transporte), como en el tiempo (almacenamiento e inventarios). El crecimiento exponencial de las posibilidades de combinar los diversos modos, generado por el uso del contenedor y las nuevas tecnologías, posicionó a la logística en el centro del debate.

Los países de Suramérica coinciden en que el desempeño logístico tiene impactos directos sobre la competitividad. Cuando el impacto es positivo, integra mercados nacionales e internacionales y permite explotar ventajas comparativas locales y economías de escala. En cambio, cuando es negativo, se transforma en un obstáculo adicional a superar en el proceso de integración.

Las políticas de transporte y de desarrollo de infraestructura influyen sobre el desempeño logístico de



manera notable. Esto implica para los gobiernos de la región el desafío de establecer políticas en un marco común e integrado.

La infraestructura de transporte vinculada con la logística abarca seis subsectores: el carretero, el ferroviario, el fluvial, el marítimo, el aéreo y los pasos de frontera. Entre las numerosas dificultades que presenta la logística en América latina, se destacan la baja integración entre modos de transporte, el alto costo de movilizar carga (sobre todo en el

transporte carretero) y los obstáculos que presentan los procesos documentales y de control en los pasos de frontera.

Por iniciativa de los países de la UNASUR, el COSIPLAN ofrece, con el apoyo del BID, un programa de capacitación virtual para funcionarios del sector, que nutrirán una red de expertos de gobierno en logística. Además, como parte de sus actividades, el Consejo avanza con una iniciativa para elaborar un Plan Estratégico de Cadenas Logísticas para el Eje MERCOSUR-Chile.

“Es necesario consolidar un sistema logístico integral donde el modelo de transporte hidroviario cumpla un rol principal y contribuya al desarrollo sostenible y socialmente responsable”.

Rolando Terrazas,
Vicepresidencia de
Infraestructura, CAF



416

proyectos en
la cartera del
COSIPLAN
en todos los modos
de transporte

**US\$
117.345**

millones de inversión
estimada



La reunión de Bogotá

Los días 13 y 14 de septiembre de 2016, tuvo lugar, en la ciudad de Bogotá (Colombia) la Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre Transporte de Carga y Logística. La actividad contó con la presencia de representantes del BID, de CAF y de las delegaciones de los países de América del Sur, incluyendo funcionarios certificados en el Curso Virtual sobre Formulación y Gestión de Políticas en Transporte de Carga y Logística.

La actividad se centró en cinco áreas de trabajo:

- La Red de Expertos de Gobierno.
- Los Observatorios sobre Transporte de Carga y Logística de la región.
- El Plan Estratégico de Cadenas Logísticas para el Eje MERCOSUR-Chile.
- Los Procesos Sectoriales de Integración en el COSIPLAN relacionados con esta materia: integración y facilitación fronteriza, integración ferroviaria e integración a través de puertos e hidrovías.
- El curso virtual.

Ambas jornadas combinaron presentaciones informativas con mesas de trabajo temáticos de planificación estratégica.

La logística de cargas en los procesos sectoriales del COSIPLAN

Con el propósito de analizar la coordinación de acciones en materia de transporte de carga y logística, durante la reunión se presentaron los avances en relación a Integración Ferroviaria Suramericana, Integración y Facilitación Fronteriza, y Integración Suramericana a través de Puertos e Hidrovías.

El “Estudio para aportar insumos para elaborar una estrategia que facilite la Integración Ferroviaria Suramericana” se está llevando a cabo con la coordinación de Uruguay. En este sentido se destacó el trabajo de recopilación de información que realizaron los países y se mencionó la importancia de que esta información se encuentre disponible para realizar otros análisis además de los planteados en el estudio.

En relación a la Integración Surame-

“El tema de transporte carga y logística se torna fundamental para la región porque un porcentaje muy alto de la inversión en infraestructura está dedicada a la movilización de la carga”.

Ignacio Estévez,
Especialista en Integración y Comercio, BID-INTAL

Proyectos vinculados a la logística

18

Proyectos
US\$ 7.362
millones



Aéreo

202

Proyectos
US\$ 52.260
millones



Carretero

53

Proyectos
US\$ 44.182
millones



Ferroviario

64

Proyectos
US\$ 2.756
millones



Fluvial

30

Proyectos
US\$ 9.488
millones



Marítimo

13

Proyectos
US\$ 449
millones



Multimodal

36

Proyectos
US\$ 846
millones



Pasos de frontera

ricana a través de Puertos e Hidrovías, América del Sur posee el mayor sistema fluvial del mundo, con el 28% del total de agua dulce del planeta y 110.000 km de ríos navegables. En este escenario existe un potencial desaprovechado. Se destacó la necesidad de avanzar hacia un cambio de paradigma donde las hidrovías y cuencas hidrográficas se posicionan como medio de transporte y comunicación, integrando habitantes y territorios, al brindar condiciones para impulsar el desarrollo económico y social de sus áreas de influencia.

Respecto a Integración y Facilitación Fronteriza se recorrieron sus antecedentes en el COSIPLAN y las acciones que se emprendieron en 2016 con la coordinación de Argentina y Chile. El trabajo de relevamiento de información actualizada sobre el estado de los pasos y las situaciones de fronteras a través de cuestionarios dirigidos a los doce países está directamente vinculado con el transporte de carga y la logística. Actualmente, se busca obtener información sobre cuestiones tales como los servicios para choferes de carga, el

área de estacionamiento para vehículos de carga, los accesos diferenciados para control, los nodos logísticos en el área de frontera, el control de cargas refrigeradas y el control de cargas peligrosas.



Curso virtual

Los primeros cien funcionarios certificados por el COSIPLAN

Durante la reunión de Bogotá, los participantes certificados en el curso realizaron una valoración muy positiva de la capacitación, destacaron la calidad y utilidad de los contenidos y resaltaron la experiencia adquirida a partir de la alta exigencia en términos de horas de dedicación que implicó. Entre otras cuestiones, destacaron los foros virtuales como una forma de enriquecimiento mutuo, la necesidad de contar con una herramienta de intercambio síncrona que permita que los participantes puedan conocerse y la importancia de realizar una mejor difusión al interior del gobierno para que participen las instituciones relacionadas con la logística de cargas, tanto del nivel nacional como subnacional.

“El objetivo del curso fue capacitar a funcionarios públicos vinculados directa o indirectamente con la formulación de políticas públicas en logística de carga y transporte”.

Carolina Venot,
Especialista en Logística,
Tutora del Curso

“Los contenidos fueron desarrollados siguiendo los criterios de los países del COSIPLAN, evaluando las necesidades de capacitación que tenían los departamentos de transporte y planificación”.

Joaquim Tres,
Especialista Principal en
Integración y Comercio, BID



Una experiencia de capacitación regional

El curso virtual “Formulación y Gestión de Políticas en Transporte de Carga y Logística” fue desarrollado por el BID con la coordinación de Perú en el marco del COSIPLAN. El INTAL coordinó la elaboración de la propuesta de contenidos, la revisión técnica del programa y la convocatoria de los participantes, con el objetivo de capacitar funcionarios de las distintas agencias del sector público de los países de la UNASUR involucradas en la formulación, ejecución y evaluación de políticas públicas, planes, programas y proyectos en el sector de logística de cargas.

Entre 2015 y 2016, se realizaron 3

ediciones del curso. De los 120 inscriptos se certificaron 97 funcionarios de 14 países de América Latina. De América del Sur participaron Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay. El 60% fueron hombres y el 40%, mujeres, y la edad promedio fue de 40 años. La evaluación del curso fue de 9 puntos sobre 10 considerando el contenido, los tutores, los materiales utilizados y la plataforma virtual.

Los países solicitaron incluir una cuarta edición del curso para el año 2017 como parte del Plan de Trabajo del COSIPLAN, comprometiéndose a identificar una audiencia amplia incluyendo otras agencias públicas relacionadas con la temática tanto del nivel nacional como subnacional.

“Este curso fue una excelente experiencia para pensar todos los sistemas logísticos y no atacar los problemas individualmente”.

Marcos de Olivera Pinto,
Ministerio de Planeamiento, Presupuesto y Gestión,
Brasil





“Discutimos sobre metodologías y marcos teóricos a partir de nuestras realidades nacionales, lo que resultó una retroalimentación y una fuente de ideas para proyectos conjuntos”.

Natalia Teruya,
Oficina de Planificación
de Transporte y Logística,
Perú

Una Red de Expertos de Gobierno para diseñar políticas públicas

La transversalidad del sector logístico exige un abordaje multisectorial y multidisciplinario. En el COSIPLAN participan instituciones de gobierno relacionadas con transporte, infraestructura y planeamiento, pero se requiere sumar a otros actores como comercio, producción y aduanas, tanto del nivel central como subnacional. Adicionalmente, se torna fundamental el involucramiento del sector privado en su rol de operador logístico y dador de carga.

El objetivo de la Red de Expertos de Gobierno de Logística de Cargas (REXLOG) del COSIPLAN es asesorar al Consejo de forma continua en decisiones y formulación de política pública, planes, proyectos y acciones regionales, promoviendo con ello, el desarrollo de los sistemas logísticos nacionales y de la región. Durante el encuentro los países acordaron en relación a la estructura y funcionamiento de la Red, utilizar un esquema flexible de trabajo a fin

de permitir la participación activa de todos los países. Con esto se busca ampliar la gama de instituciones involucradas, facilitar el intercambio de lecciones aprendidas y buenas prácticas, y generar un ambiente propicio para promover soluciones comunes en la temática.

La herramienta tecnológica que se utilizará para apoyar el diálogo e intercambio de información entre los participantes es la plataforma de Comunidades de Práctica del Sector de Integración y Comercio del BID. Adicionalmente, se decidió establecer una instancia presencial anual de toda la red para revisar avances y proponer nuevos temas.

La Red funcionará a partir de subgrupos de trabajo enfocados en temáticas específicas. Los trabajos se iniciarán en el primer trimestre de 2017, y durante la reunión se priorizaron las tres siguientes:

- Las cadenas logísticas estratégicas.
- Las metodologías de recolección de información y observatorios.
- La armonización y unificación de conceptos.



Otros temas identificados fueron la institucionalidad y normativa de transporte de carga; la logística y su impacto urbano; las tecnologías de la información; la facilitación de comercio; y la infraestructura de servicios logísticos.

Reconociendo las falencias de información en materia de transporte de carga y logística en la región, y datos se identificaron indicadores clave a recolectar a nivel regional. Las delegaciones de los países acordaron recoger en el corto plazo los siguientes:

- Volumen de carga (ton/mes; ton/km) por tipo.
- Tiempos: origen-destino y tiempo en frontera.
- Transporte (flota): cantidad de vehículos por tipo (que circulan por los corredores de integración)
- Procesos de comercio exterior: cantidad de controles requeridos para un mismo despacho y cantidad de documentos requeridos (para importación y exportación)
- Costos (ton/km)
- Reparto/intercambio modal.

“Desde INTAL creemos que este tipo de iniciativas son fundamentales porque no solamente forman recursos humanos, sino también una red de contactos con escala regional, que es lo que necesita América del Sur para su desarrollo”.

Alejandra Radl,
Especialista en
Integración y Comercio,
BID-INTAL

“Para reducir la brecha entre la competitividad de nuestros países y los europeos tenemos que trabajar de manera articulada en el mejoramiento de la logística”.

Katherin Sandoval,
Unidad Técnica de
Ejecución Logística,
Colombia

Eje MERCOSUR-Chile

Cadenas logísticas estratégicas

Como parte del Plan de Trabajo 2016, los países del Eje MERCOSUR-Chile propusieron desarrollar un estudio sobre cadenas logísticas estratégicas para el Eje. El INTAL coordinó la elaboración de la primera propuesta de términos de referencia con el propósito de definir el alcance y recursos necesarios para llevar adelante la actividad.

El objetivo de este trabajo consiste en elaborar un plan de acción para optimizar la planificación de la infraestructura del Eje en función de cadenas logísticas estratégicas y la comprensión de sus patrones comerciales y logísticos. Para realizar un estudio de esta magnitud es fundamental contar con las siguientes condiciones:

- Garantizar el compromiso por parte de todos los países de asignar los recursos necesarios para cumplir con el programa de trabajo.
- Conformar equipos nacionales multisectoriales con activa participación de los gobiernos subnacionales; establecer mecanismos de diálogo de alta calidad tanto público/público como público-privado a nivel nacional.
- Configurar instancias de participación para validar las actividades a nivel nacional y regional.
- Identificar un conjunto de criterios cuantitativos y cualitativos para seleccionar las cadenas logísticas que se van a analizar, considerando que todas ellas tienen que involucrar a más de un país.
- Consolidar un repositorio de información, estudios y documentos existentes para agilizar la etapa de preparatoria de los trabajos.
- Considerar la estandarización de conceptos y metodologías que luego puedan ser aplicadas en los otros Ejes del COSIPLAN, así como analizar la posibilidad de extender este estudio a los otros Ejes en forma simultánea.

Integración
Comercial por
Envíos Postales
para MiPyMEs

EXPORTAFÁCIL

www.iirsa.org/exportafacil

Usuarios de la región
comparten su experiencia.
Conoce sus historias, tu puedes
ser uno de ellos

Pequeñas y medianas empresas conectadas con el mercado mundial



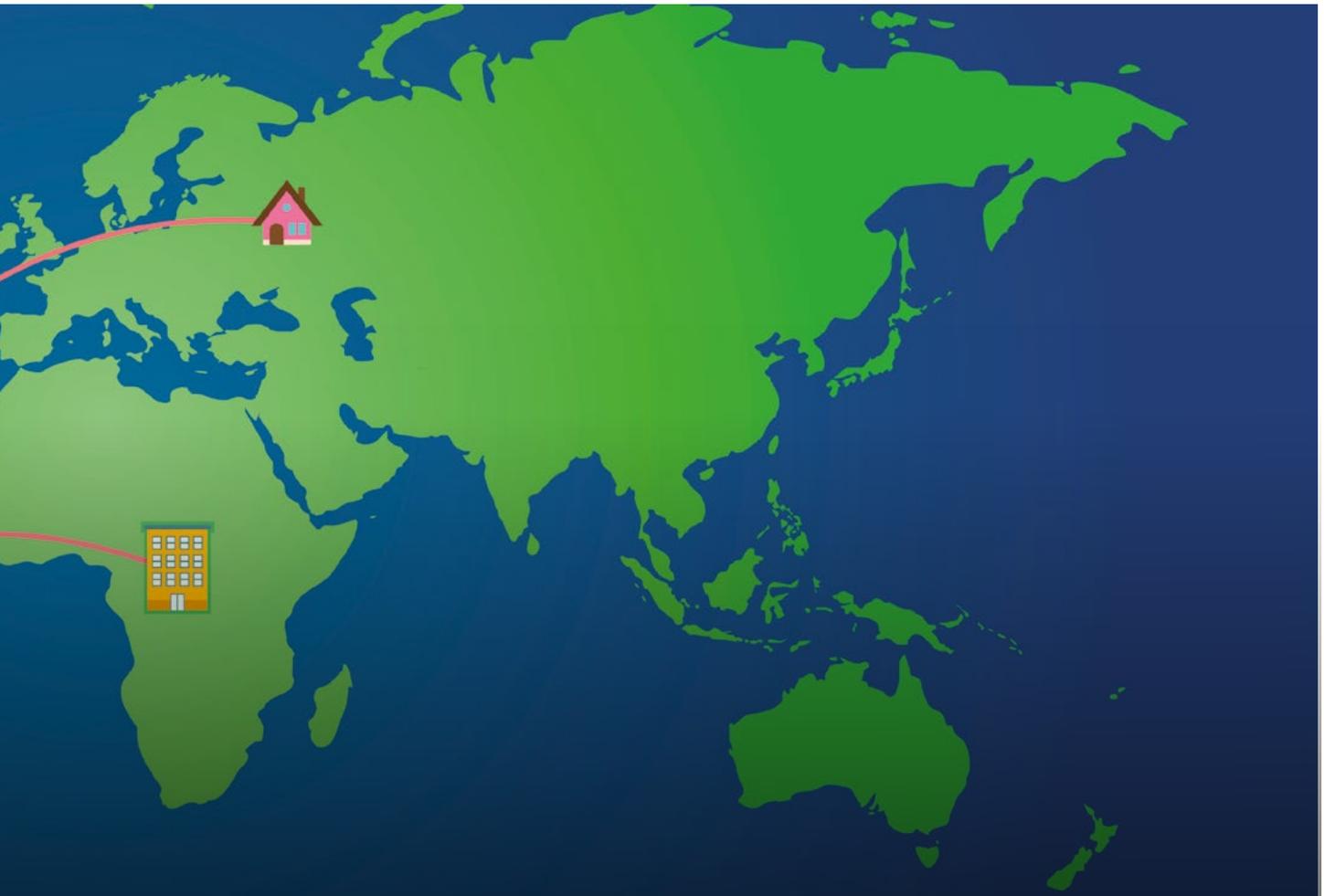
Ya son cinco los países de la región que implementaron la plataforma Exporta Fácil para hacer más simples las exportaciones para sus MiPyMEs, disminuyendo costos logísticos, generando mejoras en la competitividad y beneficios sociales.

Los costos logísticos de exportar desde Suramérica oscilan entre el 18% y 35% del valor final de los productos, muy por arriba del 8% de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Los que más sufren esta brecha son las micro, pequeñas y medianas empresas (MiPyMEs), donde este porcentaje puede incluso superar el 40%. (INTAL, 2016)

A través del COSIPLAN, los países de la UNASUR trabajan para cerrar la brecha logística a partir de varias estrategias, una de las cuales consiste en apoyarse entre países para adoptar la plataforma de servicios postales simplificados de

“Avanzar con la implementación de Exporta Fácil requiere la articulación de distintos organismos públicos como la aduana, el correo, los ministerios que tienen que ver con la industria, la producción y el comercio”.

Pablo Genta, Director Nacional de Planificación y Logística, Uruguay



exportación implementada originalmente por el Ministerio de Comunicaciones de Brasil en 1999. Los buenos resultados de ese proyecto promovieron que fuera replicado en Perú (2007), Uruguay (2009), Colombia (2010) y Ecuador (2011), y hoy la plataforma es conocida en todo el mundo como Exporta Fácil.

El mecanismo para implementar la plataforma Exporta Fácil es coordinado por el INTAL que, gestiona el apoyo técnico y financiero del BID, CAF y FONPLATA para fomentar la cooperación horizontal en el marco del COSIPLAN-IIRSA. En la práctica, cada país que cuenta con Exporta Fácil pone a

disposición funcionarios para que oficien de capacitadores y apoyen las etapas de diseño e implementación en el país que decide adoptar el servicio.

En los inicios, los funcionarios brasileños fueron motivadores y asesores técnicos de funcionarios peruanos. Una vez adoptado con éxito el modelo, los funcionarios peruanos y brasileños apoyaron a Uruguay, Colombia y Ecuador en el desarrollo del proyecto. Desde el punto de vista de las instituciones que participan del proyecto, integrar la red es una forma de retribuir la ayuda recibida para implementar el proyecto por los otros países suramericanos.

Razones para apoyar las exportaciones de las MiPyMEs

América latina registró un notable crecimiento de sus exportaciones durante la década del 2000. Sin embargo, de acuerdo al Monitor de Comercio e Integración del BID (BID, 2015), las ventas externas de muchos de sus países, principalmente sudamericanos, continúan siendo muy concentradas, mayoritariamente en un pequeño grupo de productos primarios y en pocos destinos. La fase positiva del ciclo exportador se debilitó a partir de la segunda mitad de 2011, con lo cual el espacio para exportar se tornó mucho más estrecho. En este nuevo contexto de caída de los precios internacionales de las materias primas y de menor demanda mundial, aumenta la necesidad de avanzar en la diversificación, tanto en productos como en destinos.

En este cuadro de situación, cobra vital importancia la implementación de programas de promoción y simplificación de las exportaciones como Exporta Fácil. Estas iniciativas permiten incrementar la cantidad de exportadores y facilitar el acceso de las empresas, fundamentalmente MiPyMEs, a los mercados internacionales de una manera simple, económi-

ca y segura. El programa busca facilitar la internacionalización de empresas, en particular aquellas de zonas alejadas, a través del proceso simplificado de exportación/importación por envíos postales utilizando la plataforma logística del operador postal designado, cuya red se extiende en todo el territorio nacional.

Las MiPyMEs enfrentan obstáculos muy fuertes para participar en el comercio internacional. Su pequeña escala reduce su acceso al financiamiento y a la información, hace más difícil cubrir los altos costos fijos que tiene establecer y mantener redes de comercialización, enfrentando además restricciones gerenciales y tecnológicas.

Pero, por otro lado, la inserción de las MiPyMEs al mercado internacional previsiblemente conlleva importantes beneficios, ya que esto impulsa el crecimiento de la productividad, de la competitividad, de la capacidad de innovación y genera mejores empleos en actividades competitivas. Es por ello que, la obtención de estos beneficios y de sus derrames positivos en el resto del aparato productivo, hacen plausible y necesaria la implementación de políticas específicas de apoyo a este sector empresarial, orientadas a facilitar su acceso al comercio internacional.

“Después de nueve años, tenemos casi veinte millones de dólares en exportaciones y 4.200 empresas que han realizado alrededor de 50.000 envíos a través de la herramienta”.

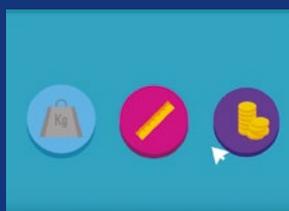
Geraldine Bahamonde,
PROMPERÚ,
Perú

Paso a paso

Mira lo simple y rápido que ahora es exportar para que tus productos lleguen al mundo entero.



1. Tener un cliente en el mundo. Si ya lo tienes, puedes comenzar a vivir la experiencia de Exporta Fácil.



2. Iniciar el trámite para enviar tus productos. Debes llenar los formularios que corresponden para exportar.



3. Verificar el peso y las dimensiones del paquete. Comprueba que cada caja que envíes al exterior, no exceda el máximo permitido.



“Los resultados son increíbles. En Brasil ya exportamos casi trescientos millones de dólares en productos realizados por pequeños emprendedores”.

Rose Mary Antunes,
Ministerio de Tecnología,
Ciencias, Innovación y
Comunicaciones,
Brasil

“La idea es que todo ecuatoriano pueda ser un exportador. En 2013 llegamos a dieciséis mil envíos”.

Andrea Cisneros,
Ministerio de Industrias
y Productividad,
Ecuador



4. Comprobar el valor del producto. Revisa que esté por debajo del valor máximo permitido para comenzar con la operación.



5. Seleccionar el tipo de producto. Asegúrate que tu producto esté permitido verificando las normas de tu país y las del país receptor.



6. Llevar tu encomienda al correo postal. Una vez confirmado que tu producto cumple con los requisitos necesarios.



7. Listo. Tus productos ya comienzan el camino al exterior y tu empresa se da a conocer en el mundo a través de Exporta Fácil.

Experiencias

Alpaca Montoya, un caso exitoso

Nancy conoció Exporta Fácil por medio de la publicidad en algunos diarios de la capital, pero obtuvo más información cuando fue a dejar uno de los pedidos en una agencia de Serpost, correo de Perú. Encontró varias ventajas en Exporta Fácil como poder enviar paquetes pequeños, contar con una indemnización en caso de pérdida, la sencillez en el sistema de llenado, que se puede hacer desde cualquier computadora y, además, que es muy simple solicitar la devolución del IGV (impuesto general a las ventas). Cualquier *courier* privado no incluye este beneficio, ya que el envío no incluye documentación de exportación.

La primera venta fue con destino a Australia. Se adjuntaron todos los documentos necesarios. Luego Nancy llevó la gran caja a Serpost y todo fue muy sencillo. Sin embargo, el paquete no aparecía como entregado. Entonces Nancy contactó al cliente, quien le explicó que como eran más de mil dólares americanos tenía que pagar algunos impuestos. Fue entonces que aprendió que, adicionalmente, debían estudiar las reglas de los países de destino para notificar al comprador.

Actualmente exportan a Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Finlandia, Noruega, Suecia, Suiza, Hungría y Francia. Ya alcanzaron los mil envíos por Exporta Fácil.



“Las MiPyMES tenemos la capacidad de tener productos con calidad de exportación y de mucha demanda en el mercado internacional. Exporta Fácil es una forma de crecer y expandir nuestras empresas”.

Nancy Montoya,
Alpaca Montoya S.A.C.
Pueblo Libre, Perú
www.tualpaca.com



Otras experiencias en la región en el uso de Exporta fácil



“Una gran aspiración es lograr una libre circulación de libros en la mayor cantidad de países posibles como forma de democratizar la cultura y para lograrlo se deben facilitar procesos y gestión de envíos, lo cual Exporta Fácil les ha garantizado”.

Juan Ángel Peri, Librería Peri Editorial Hemisferio Sur, Uruguay



“Cada barra de chocolate ha sido trabajada con una frecuencia y sinfonía diferente. Con Exporta Fácil, en muy poco tiempo se exporta un chocolate orgánico único y originario de la amazonia ecuatoriana al mundo”.

Guillermo y Ricardo Gardenia, Koradi, Ecuador

www.koradi.com.ec



“Lo que empezó con un curso de comercio electrónico, se convirtió en una empresa propia que reconoce el valor de los productos peruanos y los lleva al mundo”.

Frank González, Peruvian Products, Perú

www.myperuvianproducts.com



“Tenemos clientes en Bolivia y Paraguay. Esta herramienta nos permite saber cuál es el valor del producto al momento de la exportación, para que el cliente no tenga que hacerse cargo del flete y gastos de aduana, y esté directamente incluido en el precio”.

Hernán Correa, Cooperativa de Trabajo COTRAYDI, Uruguay

www.cotraydi.com.uy





La reunión de Montevideo

Los días 11 y 12 de agosto del 2016, tuvo lugar en la ciudad de Montevideo, (Uruguay), la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre Integración Comercial por Envíos Postales. La reunión contó con la presencia de las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, de la Secretaría General de la UNASUR y del CCT del COSIPLAN. Adicionalmente, asistieron a la reunión representantes de México, Panamá, del BID, de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), de la Unión Postal Universal (UPU) y de la Unión Postal de las Américas, España y Portugal (UPAEP)

- **Expertos de la UPU, la OMA, la ALADI y el BID** brindaron un panorama sobre las tendencias mundiales de inserción de las MiPyMEs en el comercio internacional, y la facilitación de comercio por medio de la logística postal a través de herramientas tecnológicas, como el portal ConnectAmericas del BID.
- **Paraguay** describió los avances en el proceso de implementación de Exporta Fácil que se inició en 2015 con la visita y el documento de prediagnóstico.
- **Chile** presentó los desarrollos realiza-

dos en materia de integración comercial por envíos postales junto a Colombia, Perú y México en el marco de la Alianza del Pacífico.

- **Ecuador** presentó los resultados de la visita de monitoreo realizada por Brasil, Perú y el INTAL a ese país, que tuvo lugar en noviembre de 2015. Adicionalmente, describió su nuevo programa para promover las exportaciones de MiPyMEs y de las organizaciones de la Economía Popular y Solidaria.
- **Brasil** compartió su experiencia en la conformación y funcionamiento del Comité Permanente de Contacto Correos – Aduana, como referencia para la formalización de los Comités en cada uno de los países que tienen Exporta Fácil.
- **Se analizaron los avances de los temas regionales** planteados en el Plan de Trabajo 2016. En este sentido, y con el propósito de afianzar el compromiso con el Plan de Trabajo 2017, las delegaciones firmaron el “Pacto de Montevideo”. El objetivo es que las Coordinaciones Nacionales del COSIPLAN y las altas autoridades de cada institución involucrada en el sistema sigan de cerca la temática y realicen las actividades previstas en torno de cinco ejes principales: el Exporta-Importa Fácil, el piloto de conectividad, la difusión, la coordinación con UPU-UPAEP y acciones de seguimiento del Plan de Trabajo.

“Los gobiernos empiezan a ver a los correos como socios para la instrumentación de políticas públicas. Exporta Fácil les da a las PyMEs la posibilidad de entrar en un mundo desconocido para ellas”.

Rose Mary Antunes,
Ministerio de Tecnología,
Ciencias, Innovación y
Comunicaciones, **Brasil**

“Este programa de gobierno es generador de riqueza y de empleo. La UPAEP está para asesorar y acompañar a los gobiernos”.

Roberto Cavanna,
Secretario General de
UPAEP

Lecciones aprendidas de la cooperación horizontal

• **Exporta Fácil es un proyecto País.** Algunas veces, los proyectos o programas que requieren de la participación de diferentes instituciones de gobierno, se ven afectados porque los funcionarios involucrados no pueden abstraerse del interés u objetivo principal de la institución a la cual pertenecen y representan. Esto, junto a la falta de comunicación, tiene un impacto negativo en el diseño e implementación de esos proyectos multisectoriales.

• **Exporta Fácil trabaja en base a la sinergia entre los tres niveles de gobierno.** Si durante la implementación y posterior operación del servicio, los tres niveles (estratégico, táctico y operativo) compiten en lugar de cooperar, el proyecto perderá su foco, afectando en última instancia a las MiPyMEs, que son el objetivo principal de este proyecto país. Esta dinámica entre los tres niveles se adoptó

en todos los países como premisa básica para asegurar el éxito del proyecto.

• **Exporta Fácil es un proyecto que se basa en el compromiso de los países, de las instituciones y de las personas.** El valor del proyecto no solo está en el resultado final, sino en el proceso que se construye a través de estos compromisos.

1. El compromiso de los países se refleja, por un lado, en aquellos que ya han implementado Exporta Fácil, al permitir que sus funcionarios trabajen en otros países como apoyo técnico. Por otro lado, es fundamental la buena predisposición de los países en avanzar en la implementación con el apoyo de un equipo de trabajo regional.

2. El compromiso institucional viene dado por el respaldo que brinda cada una de las distintas agencias de gobierno al entender la importancia de actuar como un único equipo más allá del

ministerio o dirección a la que pertenezcan los funcionarios. Así como también por el respaldo a futuro en recursos financieros y humanos, para dar continuidad al servicio una vez implementado.

3. El compromiso personal es el de cada una de los miembros que conforman el equipo y que dedican su tiempo y creatividad para el diseño de los planes e implementación del servicio.

• **Exporta Fácil solo es sostenible si se formaliza un equipo de trabajo interinstitucional.** Si bien el compromiso de las personas marca la diferencia, la rotación de funcionarios en las instituciones desafía la continuidad del proyecto. La responsabilidad dentro de Exporta Fácil está ligada al rol de la institución y no solo al de una persona en particular. Es por esto que promueve la constitución formal de cada una de las mesas de trabajo a nivel operativo.

Modelo Interinstitucional de Exporta Fácil en Uruguay



Paraguay trabaja para implementar Exporta Fácil

El reciente caso de implementación en Paraguay ilustra las complejidades del trabajo interinstitucional y el nuevo abordaje para potenciarlo. Las lecciones son útiles para las áreas institucionales encargadas de la promoción de exportaciones y del incentivo a la innovación en las MiPyMEs.

El equipo de Exporta Fácil en cada país funciona en tres niveles: estratégico, táctico y operativo. El proceso se inicia con una visita de prediagnóstico, en las cuales el trabajo esencial se hace en el plano estratégico y táctico. Sin embargo, al momento de empezar a diseñar los planes de trabajo, es el equipo operativo, es decir, aquellas personas que conocen el día a día de cada una de las instituciones involucradas y todos sus procesos, quien toma mayor protagonismo. Esto no significa que los otros niveles dejen de participar, sino que su rol está más cercano al plano político, a las decisiones de planificación y de asignación de recursos.

La más reciente experiencia de implementación se dio en julio de 2015, cuando se realizó una visita de prediagnóstico a Paraguay. En diciembre de ese año, los ministros del COSIPLAN aprobaron y se comprometieron a apoyar a Paraguay en la implementación de Exporta Fácil. En respuesta a esto, Brasil, Ecuador, Perú y Uruguay desig-

naron funcionarios de sus instituciones involucradas en el proyecto utilizando la figura del *coach* para organizar el trabajo con ese país. La coordinación del equipo de *coaches*, y la propuesta metodológica para apoyar la implementación en Paraguay fue desarrollada por el INTAL y los representantes del Ministerio de Comunicaciones de Brasil. Este trabajo demandó el esfuerzo de diez instituciones de cinco países de la región.

Las primeras reuniones fueron en forma virtual entre los meses de abril y mayo, y la semana del 27 de junio al 1 de julio, se realizó una visita de seguimiento en la ciudad de Asunción. Allí se formaron mesas de trabajo, una para cada plan, donde se encontraron los equipos operativo y táctico con los *coaches*. La actividad comenzó con la revisión de cada plan y se compartieron experiencias sobre los desafíos que tuvo cada uno de los países que implementaron Exporta Fácil. Al final de las cinco jornadas, cada Grupo realizó la presentación de su plan, que luego se entrecruzaron para conformar un cronograma de acciones para todo el equipo.

Tanto el equipo de Paraguay como el de *coaches* destacaron que la metodología utilizada convirtió la experiencia en una situación de ganar-ganar. Adicionalmente, sugirieron desarrollar herramientas y ejercicios prácticos de apoyo para futuros casos en los que se busque implementar el Exporta Fácil con esta metodología semipresencial y basada en la cooperación horizontal.



De Paraguay a Perú sin escalas

El equipo operativo de Paraguay viajó a Perú entre el 12 y el 16 de septiembre en el marco del diseño de su Plan de Operaciones para implementar la plataforma. Durante esta actividad, los funcionarios paraguayos visitaron veintiún actores relevantes del Exporta Fácil peruano, entre ellos, PROMPERÚ, Serpost, aduanas, y cámaras de exportadores y comercio electrónico, así como MiPyMEs usuarias de la plataforma. Además, el equipo tuvo la oportunidad de dar seguimiento al proceso que realiza un paquete enviado por una de las MiPyMEs usuarias de Exporta Fácil.

La agenda de la visita, que fue coordinada por PROMPERÚ, Serpost y aduanas, fue diseñada por Brasil con colaboración del INTAL y UPAEP. Esta actividad posibilitó la incorporación de conocimientos por parte del equipo de Paraguay y además sirvió para fortalecer los lazos entre los países que cuentan con el servicio en la región.

En particular, los encargados de los planes operativo y tecnológico tuvieron la oportunidad de entender qué tipo de elementos necesitan para que Exporta Fácil sea un éxito. Desde una interfaz amigable para el usuario, un manual de contingencias, áreas organizadas dentro de las instalaciones de correos, marcas especiales para los paquetes de Exporta Fácil, hasta el scanner y un trabajo muy cercano con los responsables de aduanas.

“Para noviembre queremos echar a andar una prueba piloto en Paraguay. Este tipo de reuniones con colegas de otros países nos sirve para ver otras experiencias e ir subsanando todos los problemas”.

Cyntia Raquel Darrosa,
Dirección Nacional de Correos del Paraguay,
Paraguay



Sistema de
Información
Geográfica



<http://www.sig.cosiplan.unasursg.org/>

Ubicación precisa de las obras para planificar mejor la integración

Con una cobertura de datos que alcanza a toda América del Sur, el Sistema de Información Geográfica (SIG) del COSIPLAN es una herramienta que orienta la planificación territorial de los proyectos de integración física. Consolida información oficial georreferenciada, permite un análisis geográfico a distintas escalas y la generación de cartografía temática.

“El desafío es que el SIG del COSIPLAN se consolide como la plataforma de información georreferenciada para toda la UNASUR”.

Atilio Alimena, Director Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional, Argentina



Por primera vez, los países suramericanos integran en una única herramienta información geoespacial oficial a través de un sitio web de acceso público, y que puede ser descargada y trabajada con cualquier *software* de escritorio. El reto a partir de ahora consiste en mantener la información actualizada e ir incorporando nuevas capas temáticas relevantes para el análisis de la región y la planificación de acciones y proyectos por parte de todas las instancias de la UNASUR.

El SIG del COSIPLAN es una base de datos geocalizados, con apariencia de cartografía digital, que facilitará la resolución de problemas complejos. El desarrollo de esta herramienta requirió una inversión de US\$ 230.185 del Fondo de Iniciativas Comunes de la UNASUR, y cuatro años de trabajo de funcionarios de los doce países coordinados por Argentina. Desde finales de 2015 está disponible en internet y es de uso público y gratuito.

21

**capas temáticas
de información
georreferenciada**

El desafío de integrar información estratégica

Un SIG es una herramienta que permite visualizar y gestionar datos para interpretar, con mayor precisión que en los formatos cartográficos tradicionales, los fenómenos y las tendencias que tienen lugar en los territorios. Este sistema utiliza bases de datos geoespaciales a nivel continental en capas temáticas unificadas por cada materia, y es compatible con la prestación de geoservicios.

¿Para qué sirve el SIG del COSIPLAN?

- Identificar infraestructuras relacionadas con la integración internacional, sus características principales y niveles de operatividad actual.
- Conocer el alcance geográfico de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN y su expresión territorial, así como también de sus áreas de influencia.
- Representar y analizar los flujos de comercio, transporte, energía y comunicaciones.
- Analizar redes de infraestructura, evaluar las necesidades y definir alternativas de nuevos desarrollos.
- Comunicar y difundir resultados en mapas integrados.

El SIG, que fue lanzado en noviembre de 2015, posee:

- Las 21 capas temáticas iniciales, que constituyen el núcleo de esta plataforma (división política, poblados, pasos de frontera, controles fronterizos, infraestructura vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria, recursos naturales, proyectos de la Cartera del COSIPLAN, entre otras)
- El Sistema Administrador de Contenidos, mediante el cual se puede acceder a información espacial. En la primera etapa del desarrollo del SIG, la información se proveerá en formato

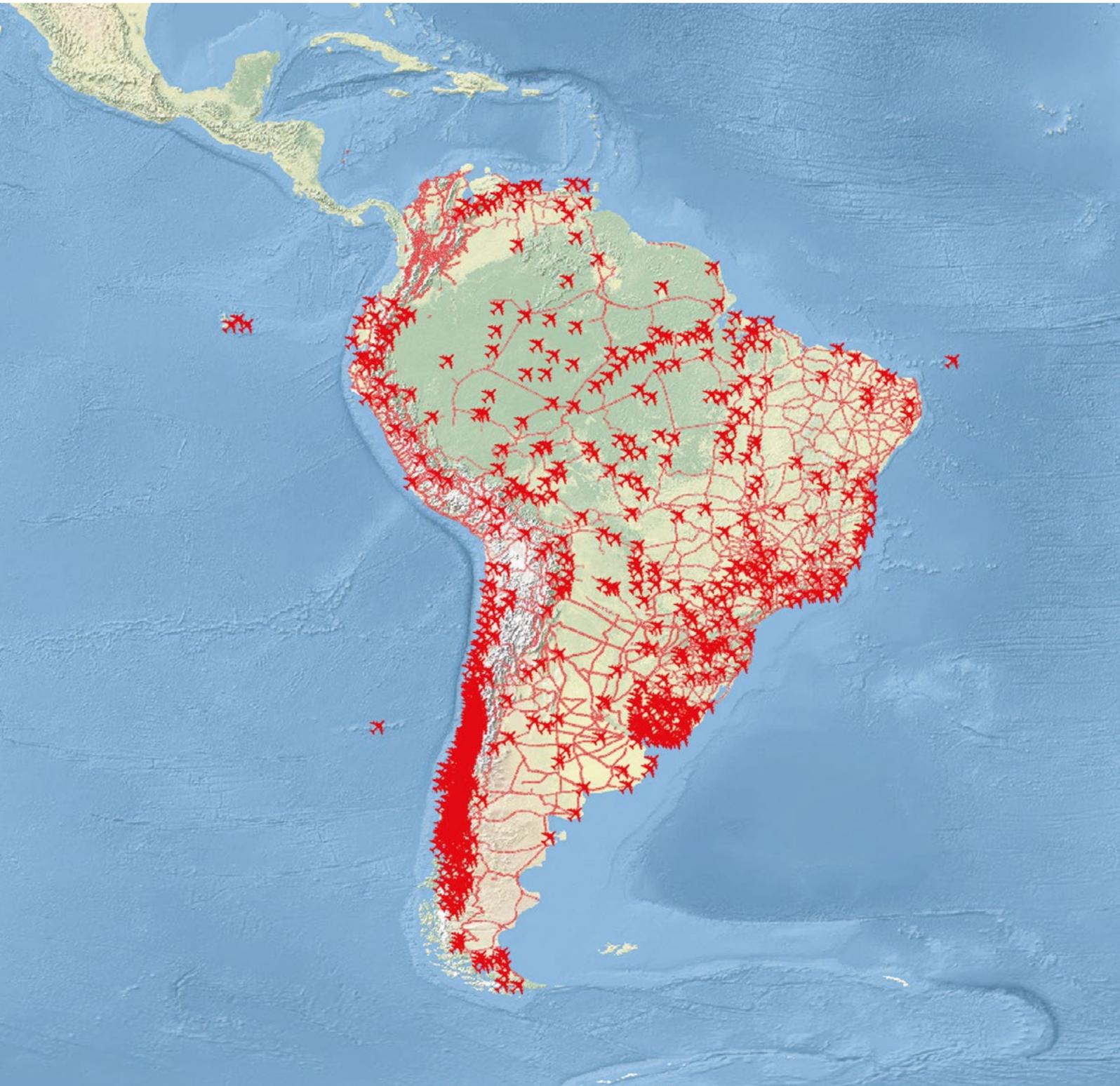
Shapefile y comprimidas cada una de las 21 capas temáticas.

- Los metadatos, disponibles en formato PDF.
- La documentación completa del SIG del COSIPLAN: un catálogo de objetos, un diccionario de datos, las reglas topológicas, un perfil de metadatos, la documentación del Sistema y la Guía del Funcionamiento y Empleo.
- La publicación del libro SIG del COSIPLAN.

Capas temáticas

Número	Objeto	Representación geométrica
1	Proyectos	Punto
2	Proyectos	Línea
3	Zona edificada	Punto
4	Zona edificada	Polígono
5	Población	Punto
6	Línea de ferrocarril	Línea
7	Estación de ferrocarril	Punto
8	Vía (de red vial)	Línea
9	Puerto	Punto
10	Río	Línea
11	Río	Polígono
12	Lago	Polígono
13	Área de conservación	Polígono
14	Límite administrativo	Línea
15	Zona administrativa (2.do Nivel)	Línea
16	Zona administrativa (2.do Nivel)	Polígono
17	Sub zona administrativa (3.er Nivel)	Polígono
18	Control fronterizo	Punto
19	Paso de frontera	Punto
20	Aeropuerto	Punto
21	Conexiones	Punto

Estos resultados fueron posibles a partir de una metodología participativa que incluye un equipo de asistencia técnica, trabajo individual y trabajo grupal de los países mediante la realización de videoconferencias y talleres presenciales. Para apoyar la ejecución de este proyecto, en el año 2014 se aprobaron US\$ 230.185 del Fondo de Iniciativas Comunes (FIC) de la UNASUR, que son administrados por la Subsecretaría de Planificación Territorial de Argentina, en representación del Grupo de Trabajo sobre el SIG del COSIPLAN.



Aeropuertos de América del Sur (fuente SIG)

Un trabajo colaborativo para consolidar el Sistema

La gestión del SIG del COSIPLAN es una tarea permanente que incluye la actualización de la información, la incorporación de nuevas capas, el diseño de nuevas aplicaciones y el fortalecimiento de la herramienta. El Grupo de Trabajo sobre el SIG del COSIPLAN coordinado por Argentina es quien tiene la responsabilidad de realizar estas tareas a fin de mantener la calidad, confiabilidad y vigencia de los contenidos del SIG.

Durante 2016, se realizaron las siguientes actividades:

- Un Taller de Trabajo (28 de junio) y dos videoconferencias (5 de julio y 8 de septiembre) para continuar con la segunda fase del proceso de desarrollo e implementación del sistema. Estos encuentros contaron con la participación de los países de América del Sur, funcionarios de la Secretaría General de la UNASUR y del INTAL como Secretaría del CCT del COSIPLAN.
- Se actualizó y mejoró la calidad de la información geográfica sobre la base del documento "Protocolo de procedimiento para la actualización de capas temáticas y desarrollo del SIG del COSIPLAN". Una de las claves en la metodología de actualización es que cada país es responsable de la gestión de las capas que le corresponden.

Principales puntos del protocolo:

- Establece el procedimiento único para la carga de información.
- La actualización de la información geográfica en la plataforma se realizará cada seis meses.
- Cada país será responsable absoluto de validar la información a incorporar en el sitio.
- La Coordinación Técnica del SIG-COSIPLAN controlará el cumplimiento de los requisitos técnicos.
- La publicación de la información estará a cargo de la Secretaría General de la UNASUR.

- Se incorporaron siete nuevas capas temáticas y se está trabajando en incluir una capa relativa a la reducción de riesgos de desastres y gestión de emergencias.

Capas temáticas

Número	Objeto	Código	Representación geométrica
1	Zona franca	ZZ004	Punto
2	Centro logístico	ZZ005	Punto
3	Comunidad indígena	ZZ006	Punto
4	Comunidad indígena	ZZ006	Polígono
5	Fibra óptica	ZZ007	Línea
6	Línea de transmisión eléctrica	AT030	Línea
7	Central de energía	AD10	Punto

- Se realizó una capacitación virtual sobre la administración de capas dentro de la plataforma GeoSHAPE para los puntos focales de las Coordinaciones Nacionales. Con el apoyo de la Secretaría General de la UNASUR.
- Se realizaron mejoras en la visualización de la información y en el sitio web del SIG del COSIPLAN.
 - Se modificó el menú de herramientas del visualizador, el que inicia desplegado.
 - Se distinguió por color la capa de aeropuertos entre internacional, nacional y otros.
 - Se actualizó la opción "Ordenar capas" a "Ordenar capas activas".
 - Se detalló en la página web los exploradores con los cuales el visualizador tiene un mejor rendimiento.
 - Se actualizó la nómina de coordinadores nacionales y responsables técnicos.
 - Se incorporaron datos de contacto.
- Con el fin de aumentar la difusión de la herramienta, se empezaron a realizar presentaciones institucionales dentro del territorio nacional. En el ámbito regional se presentó en el marco del Foro Mundo UNIGIS, un espacio destinado a intercambiar experiencias de usuarios de Sistemas de Georreferenciamiento en América Latina.

Se prevé seguir avanzando en este aspecto, puesto que la difusión de esta herramienta es elemental para su desarrollo y crecimiento.

Diagrama de procedimiento de actualización

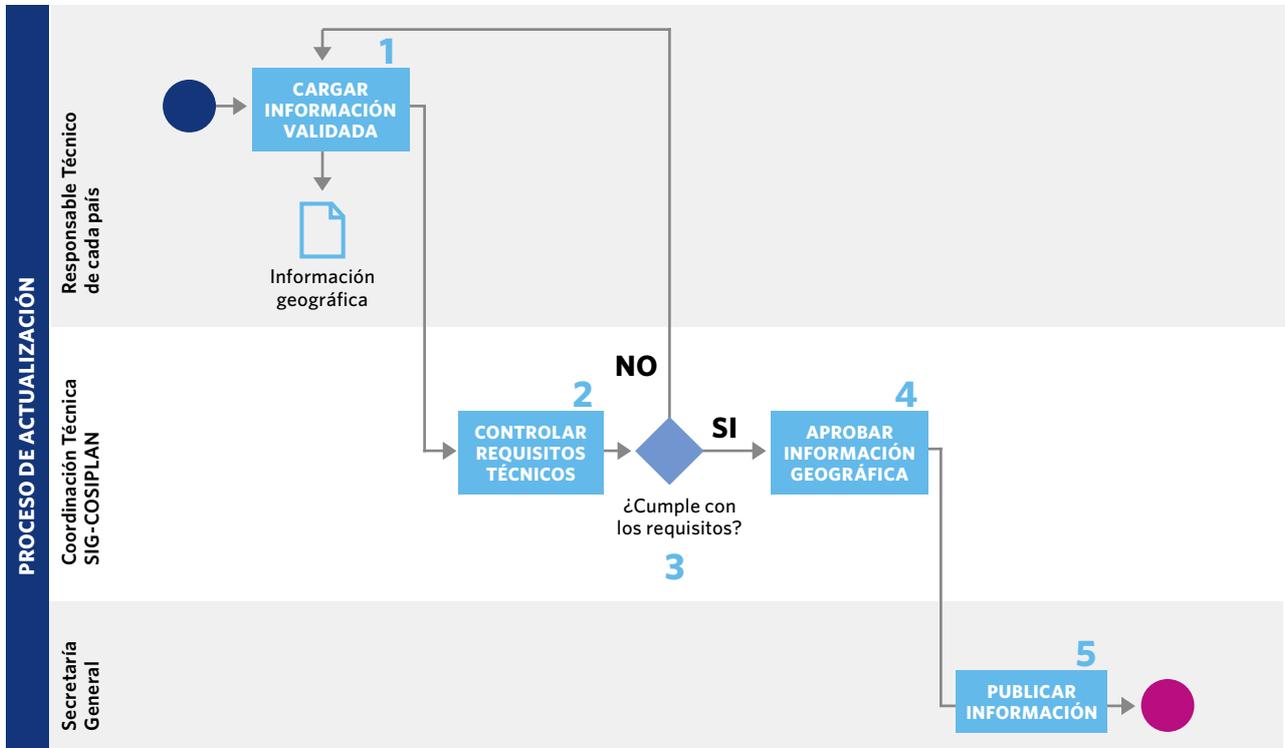
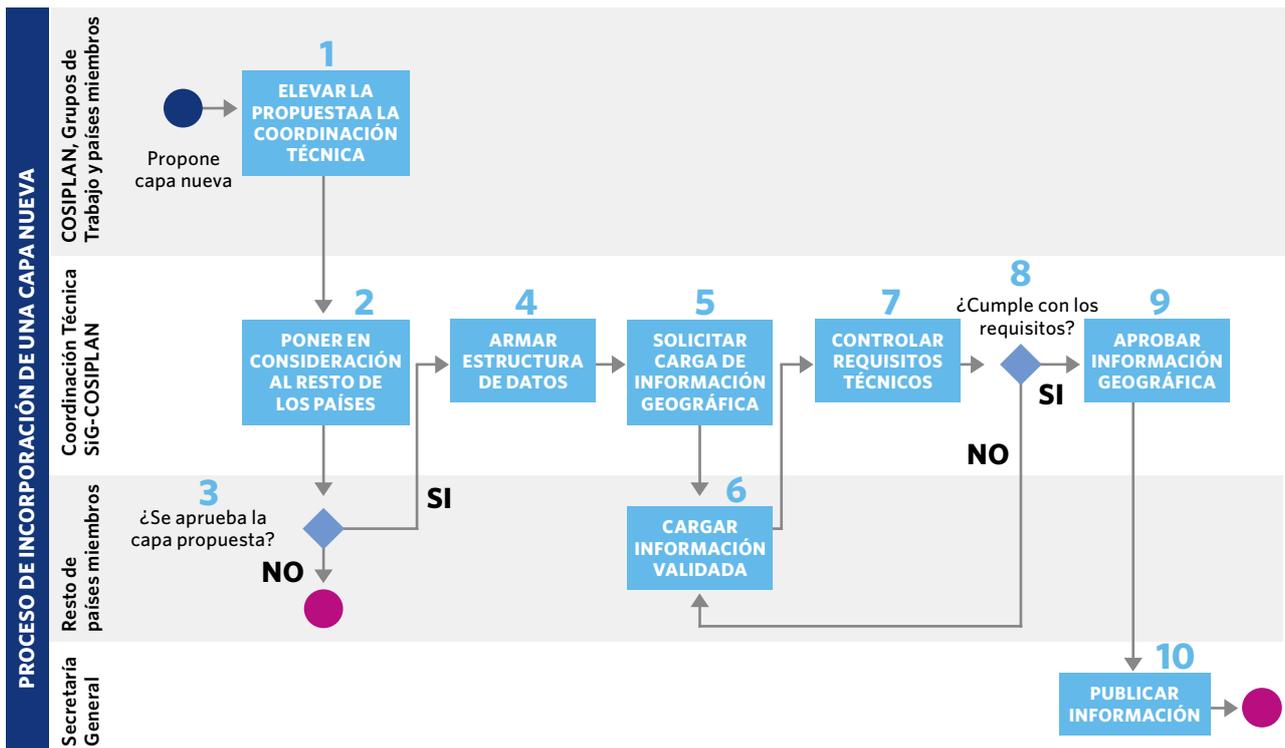


Diagrama de procedimiento de incorporación de una capa nueva





El proceso de elaboración del SIG

Previsto por el COSIPLAN en su Plan de Acción Estratégico 2012- 2022 (PAE), el SIG es una obra de ingeniería que fue desarrollada con una amplia participación de los funcionarios de los países miembros, quienes aportaron información geográfica de fuentes oficiales, conocimientos y experiencias.

En 2012 se realizaron reuniones del Grupo Técnico Ejecutivo sobre SIG y Cartografía con la participación de las Coordinaciones Nacionales y las agencias cartográficas y especialistas de los países en Sistemas de Información Geográfica. En estas reuniones se acordó:

- La información geográfica relevante para la planificación territorial de las infraestructuras es uno de los objetivos del COSIPLAN.
- Los estándares que deben adoptarse para posibilitar la normalización e integración de la información y producir los primeros documentos normativos.
- Realizar una encuesta de disponibilidad de información geográfica en cada país a fin de contar con un diagnóstico orientativo.
- Finalmente, y en base a los resultados de los acuerdos, se redactaron los “Lineamientos Técnicos del Sistema de Información Geográfica del COSIPLAN”.

El “Plan de Trabajo para el Desarrollo del SIG del COSIPLAN” estableció dos fases de desarrollo:

- Primera Fase (2013-2014): dedicada a completar y estructurar la información, así como a producir instrumentos para normalizar esa información.
- Segunda Fase (2015-2016): dedicada a normalizar, integrar y editar la información.

Fases y tareas de plan de trabajo

Primera Fase

- 1 Relevamiento de información Geográfica disponible
- 2 Identificación de NECESIDADES de completamiento de información
- 3 Identificación de metodologías y/o fuentes de datos válidas para el completamiento de información
- 4 Normalización de los datos
- 5 Definición de relaciones de topología espacial

Segunda Fase

- 6 Edición de geometrías
- 7 Edición de atributos
- 8 Integración de datos a nivel continental
- 9 Edición y procesamiento final (unión de capas de información)
- 10 Control de calidad de los datos
- 11 Elaboración de metadatos
- 12 Distribución, publicación y actualización

Los sistemas de información geográfica en constante evolución

Los sistemas de información geográfica permiten procesar y analizar la información geográfica para obtener resultados que apoyen la toma de decisiones en la resolución de problemas complejos de planificación y gestión sobre el territorio.

Los mapas de Google ilustran la masificación de la cantidad de usuarios y productores de este tipo de información, así como la vertiginosa evolución de las tecnologías de observación de la Tierra, geoposicionamiento y cartografía digital.

Los Sistemas de Información Geográfica se presentan con una apariencia de cartografía digital, pero en rigor son bases de datos con referencias de geo-localización (sistemas de coordenadas terrestres) que forman parte esencial de su estructura. Como sistema está conformado por un conjunto de componentes cuyas características y dimensiones dependerá de quienes produzcan, gestionen y empleen su información.

Un componente particular del SIG es la información geoespacial, que puede estar en formato de imágenes del territorio (modelo ráster), o bien en formas de puntos, líneas y polígonos (modelo vectorial)

Las imágenes del territorio pueden proceder de sensores puestos en satélites, aviones o en plataformas no tripuladas (drones) En este modelo se encuentran

también aquellas imágenes que resultan de algún procesamiento específico que indique, por ejemplo: una clasificación de usos del suelo, los índices de vegetación, un modelo digital del terreno, etc.

La información geoespacial lleva implícita los valores de coordenadas de algún sistema terrestre (longitud y latitud, UTM, Gauss Krüger, etc.)

Otra de sus particularidades es la capacidad de asociar atributos temáticos a cada uno de sus elementos (puntos, arcos, polígonos, píxeles) Esto permite de acceder y analizar la información a partir de esos contenidos temáticos que caracterizan al rasgo representado, junto a su ubicación y distribución en el territorio.

Nuevamente la evolución de las TIC, nos abre un nuevo capítulo: el de las infraestructuras de datos espaciales (IDEs) Bajo este concepto se entiende al conjunto de tecnologías, estándares y protocolos de comunicación en Internet, que permiten el acceso a conjuntos de bases de datos, y sus metadatos, independientes e interoperables entre sí a partir de diferentes servicios (geo-servicios) sobre web.

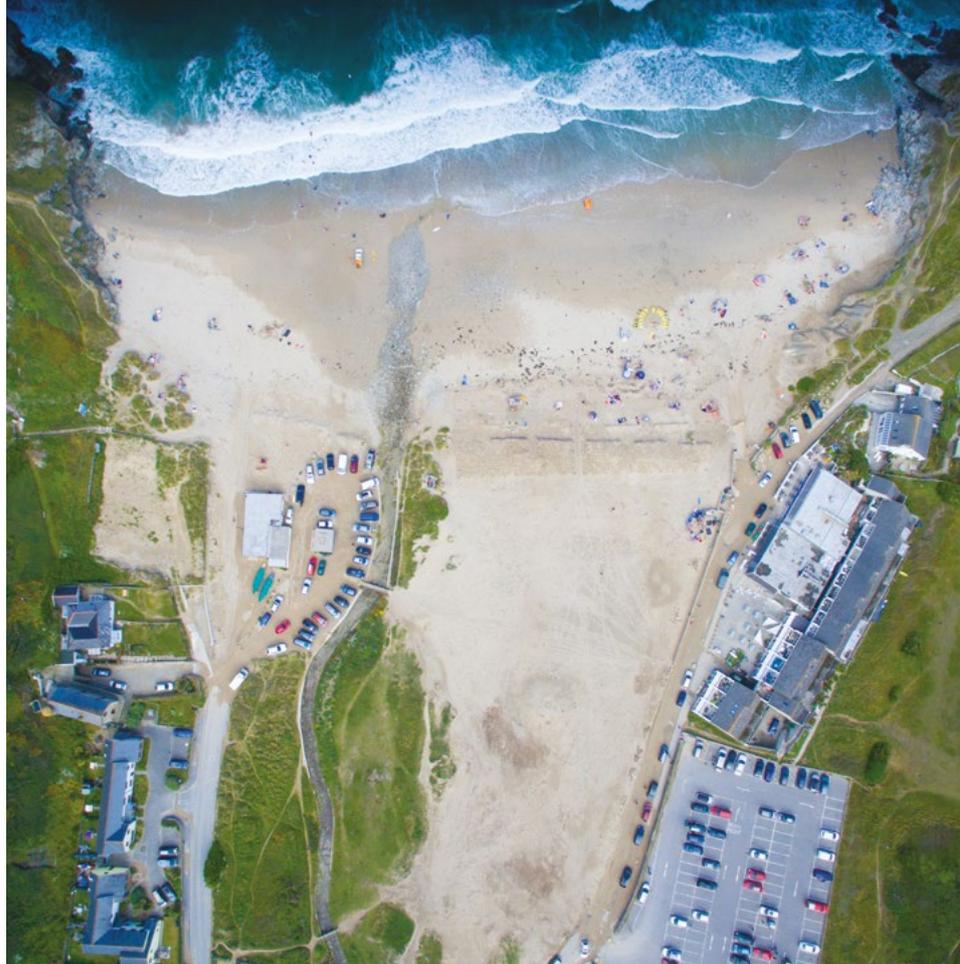
Fuente: Sistema de Información Geográfica (COSIPLAN, 2015)

Los aspectos normativos y técnicos

Los países acordaron que la conformación de las capas temáticas del SIG del COSIPLAN resultaría de la integración de la información aportada por cada país miembro, proveniente de las fuentes oficiales. Los “Lineamientos Técnicos del Sistema de Información Geográfica del COSIPLAN”, aprobados en la Tercera Reunión Ordinaria de ministros del COSIPLAN (Lima, noviembre de 2012), presentan los aspectos técnicos acordados por los países:

¿Cuáles son las características técnicas del SIG?

- Escala de referencia: 1:250000, tanto en la precisión, la densidad de información y las geometrías de representación.
- Sistema de referencia: Sistema de Referencia Geocéntrica para las Américas (SIRGAS)
- Sistema de coordenadas de los datos: longitud y latitud, en grados y decimales de grado.
- Estándares de catalogación de objetos y conceptos geográficos en base a las ISO 19110 e ISO 19126.
- Metadatos: perfil Latinoamericano de Metadatos (LAMP) en base al estándar ISO/TC211 (Norma 19115)
- Disponibilidad de los datos: formato formato nativo ESRI Shapefile, disponibles mediante Geoservicios WMS y WFS transaccional vía Internet.



El acceso a los datos y el uso del SIG

El núcleo del SIG del COSIPLAN es el conjunto de capas temáticas ya descritas. Su mayor aporte radica en la posibilidad de hacer un uso intensivo integrándolas a otros conjuntos de datos y aplicarles procesos de análisis espacial.

Los primeros pasos de uso del SIG se pueden dar desde las propias computadoras empleando un software específico para uso de este tipo de datos, o accediendo al visor de mapas del sitio web del SIG del COSIPLAN.

¿Qué podemos hacer con el SIG?

- Descargar las capas temáticas, los metadatos y las normas a la computadora.
- Desplegar y visualizar toda la información gráfica y sus contenidos de atributos alfanuméricos.
- Identificar y efectuar búsquedas de información.
- Efectuar consultas y selección de elementos de una capa temática respecto a otra.
- Personalizar la representación de los gráficos aplicando colores, patrones lineales y de polígonos sobre los valores de sus atributos.
- Crear etiquetas de toponimias y de valores temáticos.
- Editar la totalidad de sus contenidos.
- Realizar recortes de los elementos gráficos para definir unidades espaciales de trabajo.
- Integrar la información del SIG con sus propias bases de datos geográficas y con geoservicios web.
- Efectuar procedimientos de análisis espacial.
- Elaborar mapas a diversas escalas de representación, en particular 1:250.000 y menores.

La gestión y difusión del SIG, será una actividad constante del Grupo de Trabajo, y ameritará un análisis permanente de las formas de trabajo para asegurar su vida útil.

Tecnologías de la
Información y las
Comunicaciones

Tecnologías de la información al servicio de la integración regional



El COSIPLAN ha logrado comunicar su visión de una América del Sur mejor conectada y más integrada a través de la implementación de distintas herramientas basadas en plataformas tecnológicas modernas. Este esfuerzo por difundir los resultados del trabajo del Consejo se alinea con la necesidad actual de ofrecer información transparente y promover la participación ciudadana.

Desde los inicios de la Iniciativa IIRSA

los países consideraron la necesidad de poner a disposición del público la información que sustenta el trabajo que se realiza en este marco regional. La primera acción en este sentido fue la creación de un sitio web en el año 2004, con el propósito de consolidar los documentos surgidos de eventos y actividades realizados en el ámbito de IIRSA. De esta forma el sitio se convirtió en un instrumento fundamental, no solo para intercambiar información entre los países que participaban de esta Iniciativa, sino también como la principal herramienta de difusión de la integración física suramericana.

A partir del año 2010, con la incorporación de IIRSA como Foro Técnico del COSIPLAN, los países decidieron que el sitio web continuara vigente y alojara la información resultante de los trabajos del Consejo. De esta manera se dio continuidad a esta herramienta con un nuevo diseño visual y una reconfiguración de su estructura de contenidos que refleja el nuevo marco institucional.

Un recorrido similar ocurrió con el Sistema de Información de Proyectos (SIP) del COSIPLAN. La Cartera de Proyectos se empezó a construir en el año 2004, y en ese momento la necesidad era encontrar una forma de compartir algunos datos básicos de esos proyectos entre los funcionarios de los distintos países. Se comenzó a trabajar con archivos en planillas de cálculo y en 2005 se desarrolló la primera versión de la base de datos en la web con acceso limitado a los funcionarios designados por los países.

Ya en 2008, la base de datos evolucionó hacia una plataforma colaborativa

que permitía realizar la actualización de los proyectos en línea y hacer consultas de una forma más amigable. Al año siguiente el SIP se hizo público por decisión de los países de la región.

A lo largo de los años, los avances tecnológicos permitieron modernizar tanto el sitio web como el SIP. De esta manera se reflejan apropiadamente los progresos en la integración física de la región, que no solo se refieren a la construcción de infraestructura sino también a la profundización del conocimiento de los territorios y de las cuestiones sectoriales que son transversales a la conectividad.

En esta línea se desarrollaron nuevas plataformas tecnológicas. Una de ellas es un sitio dedicado a los Ejes de Integración y Desarrollo, que contiene información sobre la caracterización socio-económica y ambiental de estos territorios, y de los proyectos de la Cartera que allí se encuentran. La segunda, es una herramienta que consolida los avances en la implementación de Exporta Fácil en América del Sur y presenta experiencias exitosas de MiPyMEs suramericanas que utilizan el servicio para exportar sus productos al mundo.

El INTAL en su rol de Secretaría del CCT del COSIPLAN desarrolló estas plataformas tecnológicas y tiene a su cargo la actualización permanente de sus contenidos y funcionalidades. Bajo esta responsabilidad, INTAL tiene la vocación de seguir innovando, utilizando las nuevas tecnologías para mejorar la calidad de la planificación de la conectividad de nuestro continente, con el propósito de seguir acercando a los suramericanos.

Plataformas de información interactiva



Eventos

Informes, fotografías, entrevistas, videos y documentos de más de 250 actividades realizadas desde el año 2000.



iirsa.org/cosiplan

El camino a la integración física de América del Sur



Documentos

Más de 2000 presentaciones, informes, documentos técnicos y publicaciones sobre integración física en América del Sur.



Áreas de trabajo

- Cartera de Proyectos
- Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
- Metodologías de Planificación
- Procesos Sectoriales de Integración

EXPORTA FÁCIL

Difunde la experiencia del servicio de exportación por vía postal para potenciar el intercambio comercial de las MiPyMes de América del Sur.

iirsa.org/exportafacil

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROYECTOS (SIP)

Contiene los proyectos de la Cartera del COSIPLAN en fichas técnicas con mapas georreferenciados. Información actualizada por los países.

iirsa.org/proyectos

EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Presenta información territorial, socio-ambiental, económica, y de infraestructura de los nueve Ejes. Incluye la ubicación geográfica de los proyectos del COSIPLAN y se vincula con el SIP.

iirsa.org/ejes

SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (SIG)

Permite visualizar datos georreferenciados en capas temáticas unificadas para América del Sur, incluidos los proyectos del COSIPLAN.

sig.cosiplan.unasursg.org

Institucional

Qué es el COSIPLAN, objetivos, plan de acción, países miembros, antecedentes y conceptos en los que apoya su trabajo.



UNASUR
COSIPLAN

Más tecnología para brindar mejor información

Acompañando las actividades del Plan de Trabajo 2016, la Secretaría del CCT desarrolló acciones de difusión y comunicación para acercar a la sociedad los resultados alcanzados por el Consejo. A continuación, se resumen las principales iniciativas implementadas con este propósito.

66 mil
visitas anuales

9%
de crecimiento anual
de las visitas

+125
documentos

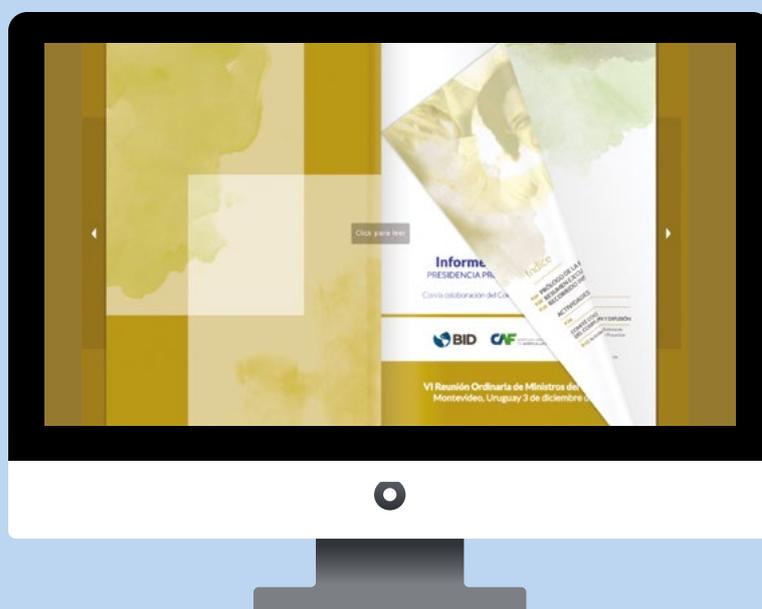
Sitio web

Este sitio web del COSIPLAN es la principal herramienta de difusión de la integración física suramericana. En 2016 este sitio incorporó en su página principal accesos directos al Sistema de Información de Proyectos, Sistema de Información Geográfica, Ejes de Integración y Desarrollo, y Exporta Fácil. Se realizó un ajuste de la estructura de contenidos del menú principal con el propósito de alinearlo al marco institucional actual y a las actividades priorizadas en el plan de trabajo.

El presente año se realizaron veinte reuniones, de las cuales once fueron presenciales y nueve videoconferencias. Estos encuentros fueron reportados en el sitio web, junto con los documentos producidos en cada caso, que totalizan 125 incluyendo agendas, listas de participaciones, presentaciones y estudios, todos ellos con opción de descarga a texto completo.

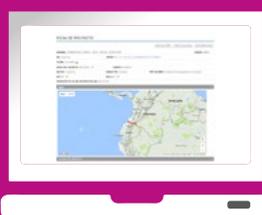
En la sección de eventos se incorporó una herramienta que facilita la visualización de las fotografías de las actividades del COSIPLAN. En la sección de documentos se implementó una aplicación que permite a los usuarios ver las publicaciones on line y sin necesidad de descarga, simulando la lectura de un documento impreso.

El sitio web del COSIPLAN registra alrededor de 66 mil visitas anuales, con un crecimiento en torno al 9% en el último año. La sección de la web que más interés genera es la dedicada a los Ejes, con el 6,4%, seguida por la de documentos, con 4,5%.



68 mil
visitas anuales

25%
de crecimiento
anual de las visitas



Sistema de Información de Proyectos (SIP)

El SIP contiene datos oficiales y de calidad sobre los 581 proyectos de integración que conforman la Cartera del COSIPLAN y de los 31 proyectos estructurados de la API, en una plataforma en línea y de libre acceso a través de internet. Esta información es actualizada por los funcionarios de los países suramericanos y en cada una de las fichas de

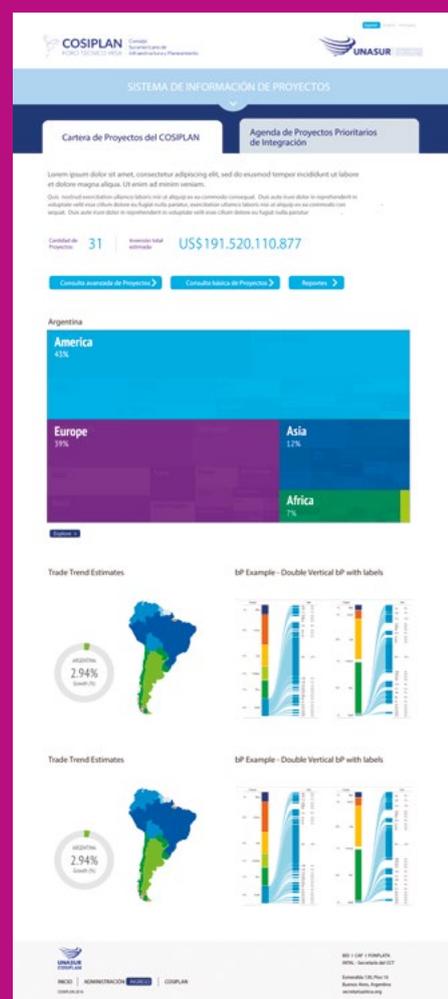
los proyectos están todos sus datos para poder contactarlos y ampliar el conocimiento sobre esas obras.

En 2016 se implementó un diseño más moderno de su página principal que incluye visualizaciones dinámicas e infografías de los proyectos de la Cartera y de la API, para que los usuarios nuevos puedan familiarizarse fácilmente con el sistema y los conceptos de planificación.

Adicionalmente, se desarrollaron archivos georreferenciados en Google Earth por cada uno de los proyectos de la Cartera y de la API, que se incluyeron en las fichas de los proyectos para que el usuario pueda ubicarlo fácilmente.

Las visitas al SIP se incrementaron un 25% entre octubre de 2015 y 2016, superando a las visitas del sitio web. Los países que integran la UNASUR son los que más tráfico generan, con Perú en primer lugar y seguido por Argentina. España, Estados Unidos y México se encuentran entre los doce países con mayor volumen de consultas.

Los diez proyectos que más interés generaron durante 2016 pertenecen en su mayoría al Eje del Amazonas, siguen proyectos del Eje MERCOSUR-Chile e Interoceánico Central.



Ranking de los 10 PROYECTOS con más visitas

NOMBRE	EJE	PAIS/PAISES
1 Túnel Binacional Agua Negra	MERCOSUR - Chile	Argentina - Chile
2 Autopista Lima - Ricardo Palma	Amazonas	Perú
3 Modernización del Puerto de El Callao (Nuevo Muelle de Contenedores)	Amazonas	Perú
4 Mejoramiento de la Carretera Tingo María - Pucallpa	Amazonas	Perú
5 IIRSA Centro, Tramo 2: Ricardo Palma - La Oroya - Desvío Cerro De Pasco / La Oroya - Huancayo	Amazonas	Perú
6 Proyecto Ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)	MERCOSUR - Chile	Argentina - Chile
7 Corredor Ferroviario Bioceánico Central	Interoceánico Central	Bolivia
8 Construcción del Nuevo Puerto de Yurimaguas	Amazonas	Perú
9 Integración Vial Tacna - La Paz, Tramo Tacna - Collpa	Interoceánico Central	Bolivia - Perú
10 Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Lima - Canta - Unish	Amazonas	Perú

1.000

visitas entre
agosto y octubre

Exporta Fácil

En 2016 se implementó un sitio dedicado a Exporta Fácil al cual se puede acceder desde la página principal del sitio web del COSIPLAN. Este sitio fue desarrollado para acercar al usuario a la experiencia de exportar sus productos al mundo utilizando los servicios postales. Entre las diferentes secciones que posee la plataforma, se destaca el simulador "Prueba Exporta Fácil" que le permite al público entender lo sencillo que resulta exportar utilizando este servicio.

El sitio Exporta Fácil ya tuvo más de mil visitas entre agosto y octubre de este año. Alrededor del 70% del público se concentró en información de carácter general sobre la plataforma. Otro 20% utilizó la sección dedicada a simular el proceso simplificado de exportación. El resto de las visitas se distribuyó entre la sección de eventos y testimonios.

3.421

visualizaciones de los videos del
COSIPLAN desde abril 2016

Videos

Como parte de las acciones y difusión de los resultados de los trabajos del COSIPLAN, en 2016 se dio inicio a la realización de videos relacionados con temas clave del Plan de Trabajo.



El valor de la transparencia en las obras de infraestructura

Este video presenta el objetivo del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN, las funcionalidades de esta plataforma tecnológica única en América del Sur que contiene información oficial, actualizada y de calidad sobre los proyectos de integración.



Conviértete en Exportador

En el marco de Exporta Fácil, se desarrollaron tres videos animados con objetivos específicos. El primero introduce a los usuarios a qué es Exporta Fácil, el segundo explica paso a paso cómo utilizar esta herramienta, y el tercero muestra un caso de éxito para motivar a los usuarios a exportar a la región y al mundo.



Intercambio de experiencias en Gestión de Riesgos de Desastres

El video resume de las dos jornadas de la reunión sobre Gestión de Riesgos de Desastres que se llevó a cabo en la ciudad de Lima los días 2 y 3 de junio. Además, se produjeron 30 videos de las exposiciones y paneles que se desarrollaron durante el evento, y de las entrevistas que se hicieron a los expositores.

Desafíos para la Integración Comercial por Envíos Postales

Este video presenta los resultados de la implementación de Exporta Fácil en los países de la región como herramienta de facilitación para las MiPyMes de América del Sur en la incorporación de sus productos al mercado internacional. También se produjeron ocho videos de entrevistas en el marco de la reunión sobre Integración Comercial por Envíos Postales que se realizó en la ciudad de Montevideo los días 11 y 12 de agosto.

100 acciones para potenciar el Túnel Binacional

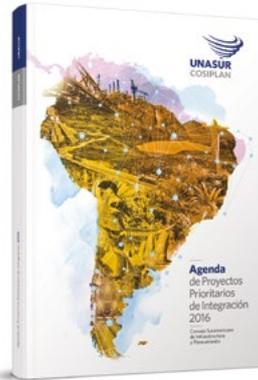
En este video funcionarios argentinos y chilenos cuentan la primera experiencia de la región en formular un Programa Territorial de Integración (PTI). También se realizaron dieciséis videos de entrevistas en el marco de la reunión sobre el Plan de Implementación del PTI que se llevó a cabo en la ciudad de Santiago de Chile el 24 y 25 de agosto.

Capacitación regional en Transporte de Carga y Logística

Se realizaron dos videos relacionados con el curso virtual en esta temática que ya cuenta con tres ediciones. El primero relata la experiencia de los funcionarios certificados en este programa de capacitación. El segundo describe los objetivos, contenidos y características de la plataforma virtual utilizada para impartir el curso.

Publicaciones Anuales

El presente año se elaboraron tres documentos técnicos, tres publicaciones anuales y un conjunto de infografías sobre los proyectos, que reflejan el progreso de los países de América del Sur en temáticas específicas de la integración de infraestructura regional.



Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración 2016



Cartera de Proyectos 2016

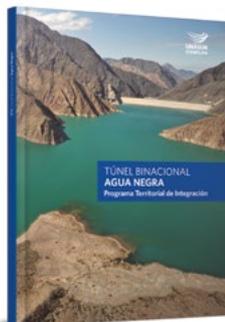


Informe de Actividades 2016



Proyectos 2016

Documentos técnicos



Túnel Binacional Agua Negra.
Programa Territorial de Integración

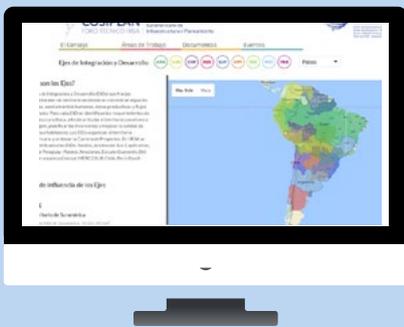
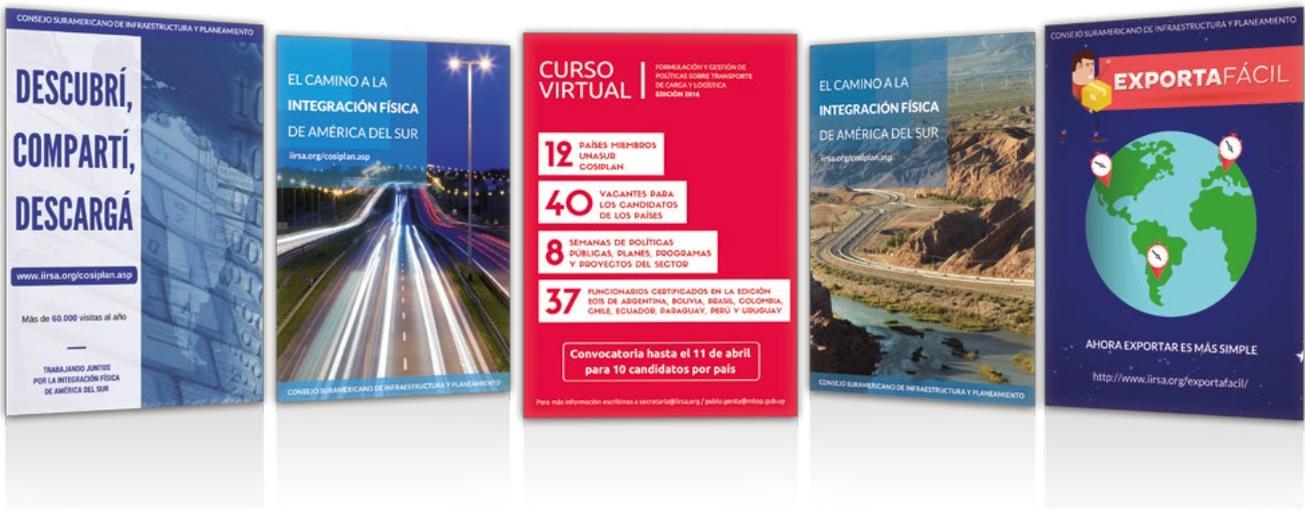


La Gestión de Riesgos de Desastres en COSIPLAN:
Metodología y aplicación en infraestructura de Chile y Perú



La Gestión de Riesgos de Desastres en COSIPLAN:
Medidas de reducción de riesgo en infraestructura de integración de Chile y Perú

Además, se realizaron otros materiales gráficos específicos para difundir las acciones de COSIPLAN durante las distintas actividades del Plan de Trabajo.

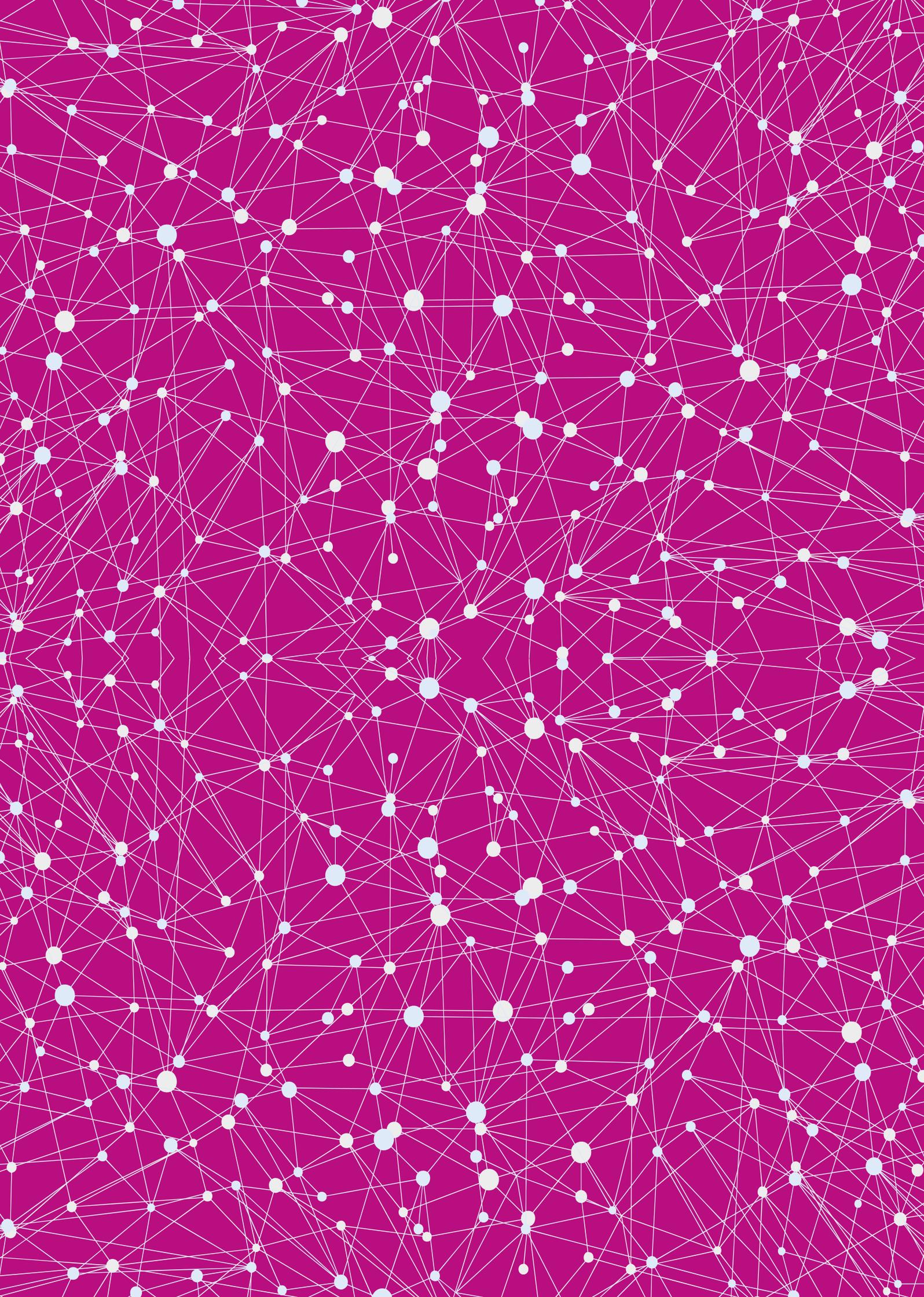


612

archivos de proyectos georreferenciados

Ejes de Integración y Desarrollo

Este sitio dedicado a los Ejes de Integración y Desarrollo en 2016 se mejoraron los mapas de todos los proyectos de la Cartera y de la API, precisando su trazado y ubicación, e incorporando iconografía específica de acuerdo al subsector al que corresponde la obra. Adicionalmente, se actualizó el contenido de caracterización socioeconómica y ambiental de cuatro de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo: Eje del Sur, Eje del Escudo Guayanés, Eje Interoceánico Central y Eje Perú-Brasil-Bolivia.





El marco institucional

Objetivos	122
Plan de Acción Estratégico	124
Antecedentes	126
Principales Conceptos	128
Aportes de la Sociedad Civil	138
16 años gestionando la integración	140

¿CUÁLES SON LOS OBJETIVOS DEL COSIPLAN?

Los objetivos generales y específicos están estrechamente vinculados con aquellos relacionados con infraestructura establecidos en el artículo 3 del Tratado Constitutivo de la UNASUR, en los incisos d), e) y m).



OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA UNASUR

en relación con la
infraestructura:

D

La integración energética para el aprovechamiento integral, sustentable y solidario de los recursos de la región. [...]

E

El desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región y de nuestros pueblos de acuerdo con los criterios de desarrollo social y económico sustentables. [...]

M

La integración industrial y productiva, con especial atención a las pequeñas y medianas empresas, cooperativas, redes y otras formas de organización productiva.

OBJETIVOS GENERALES

El Estatuto establece los siguientes:

1

Desarrollar una infraestructura para la integración regional, reconociendo y dando continuidad a los logros y avances de IIRSA, al incorporarlos a su marco de trabajo.

2

Fomentar la cooperación regional en planificación e infraestructura mediante alianzas estratégicas entre los Estados miembros de la UNASUR.

3

Promover la compatibilización de los marcos normativos existentes en los países miembros de la UNASUR que regulan el desarrollo y operación de la infraestructura en la región.

4

Identificar e impulsar la ejecución de proyectos prioritarios para la integración y evaluar alternativas para su financiamiento.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Plantea un conjunto de acciones que se presentan en el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022, y son los siguientes:

1

Promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura para su integración física, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentables, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas.

2

Aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura con el fin de mejorar su calidad y esperanza de vida.

3

Diseñar estrategias regionales de planificación para el desarrollo de infraestructura.

4

Consolidar la Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.

5

Fomentar el uso intensivo de tecnologías de información y comunicación con el objetivo de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región.

6

Impulsar la aplicación de metodologías, el desarrollo de procesos sectoriales y acciones complementarias que viabilicen el diseño, la ejecución y operación de los proyectos de integración física.

¿CUÁL ES SU PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO?

Con la finalidad de alcanzar los objetivos que se proponen y superar los obstáculos existentes, se elaboró el primer Plan de Acción Estratégico (PAE) para el período 2012-2022, en cumplimiento de la Declaración de los Presidentes Suramericanos en la Sexta Reunión Ordinaria del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de la UNASUR.



Este Plan tiene como fundamento el Tratado Constitutivo de la UNASUR además del Estatuto y el Reglamento del COSIPLAN. De esta manera, se pretenden implementar metodologías y herramientas con el objetivo de ejecutar y concluir proyectos, incorporar mecanismos de participación social, concentrar la atención en el financiamiento de proyectos de alto impacto socioeconómico en la región, perfeccionar herramientas de seguimiento y evaluación y avanzar en la compatibilización de los marcos normativos e institucionales.

Es producto de un proceso de discusión y consensos durante el año 2011. Fue aprobado por los ministros en la Segunda Reunión Ordinaria del COSIPLAN (Brasilia, noviembre de 2011) y ratificado por los Presidentes en la Sexta Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR (Lima, noviembre de 2012)

DENTRO DE LOS PUNTOS MÁS DESTACADOS SE ENCUENTRAN

UNASUR

Se fundamenta en el **TRATADO** Constitutivo de la UNASUR y el Estatuto y el Reglamento del COSIPLAN.

IIRSA

Reconoce los resultados alcanzados por la **Iniciativa IIRSA** en materia de integración de la infraestructura regional.

COSIPLAN

Para cada objetivo específico del Consejo se establece un conjunto de acciones que considera una revisión del PAE a los cinco años de su puesta en marcha.

PT ANUAL

Las acciones del PAE se ejecutan a través de los **Planes de Trabajo anuales**, que son aprobados por los ministros del COSIPLAN.

¿CUÁLES SON LOS ANTECEDENTES DE SU CREACIÓN?

La integración física suramericana siempre ha sido una necesidad. Se remontan a más de una década atrás las discusiones sobre cómo establecer un proceso más eficaz, centrado en la superación de los obstáculos logísticos y de infraestructura física de la región.

EL CAMINO HACIA LA INTEGRACIÓN FÍSICA SURAMERICANA

La característica distintiva de este proceso ha sido la planificación de la infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones con una perspectiva regional.

Con el foco puesto en el territorio, los objetivos son aumentar la competitividad y la complementariedad de las economías de la región, contribuir a la reducción de las disparidades regionales y la desigualdad social; así como mejorar la calidad y la expectativa de vida en cada país y en la región como un todo.

	IIRSA					
	2000	2002	2003	2004	2005	2006
<p>La planificación regional de la infraestructura suramericana</p> <p>></p>	Plan de Acción de la IIRSA: Ejes de Integración y Desarrollo y Procesos Sectoriales de Integración	Creación de las Coordinaciones Nacionales de IIRSA	Aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa	Conformación de la Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración	Definición de los Objetivos Estratégicos 2006-2010	Identificación de nuevas metodologías de planificación territorial
<p>La integración física en la agenda de los presidentes suramericanos</p> <p>></p>	Creación de IIRSA en Comunicaciones, Energía y Transporte			Aprobación de Agenda de Implementación Consensuada AIC 2005-2010		
<p>El proceso de construcción de la institucionalidad suramericana</p> <p>></p>	I Reunión de Presidentes de América del Sur (Brasilia, Brasil)	II Reunión de Presidentes de América del Sur (Guayaquil, Ecuador)		III Reunión de Presidentes de América del Sur (Cusco, Perú)	I Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones (Brasilia, Brasil)	II Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones (Cochabamba, Bolivia)

La Primera Reunión de Presidentes Suramericanos fue concretada en Brasilia (Brasil) en el año 2000. Con esta, se inició un proceso de integración y de cooperación de múltiples ejes que nuclea a los doce países independientes de América del Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela.

Este hecho histórico reafirmó el espíritu de entendimiento y de armonía que identifica las relaciones entre los países suramericanos. Su realización resultó de la convicción de que la contigüidad geográfica y la comunidad de valores conducen a la necesidad de una agenda común de oportunidades y desafíos específicos, en complemento al tratamiento en otros foros regionales e internacionales. Representó también un importante estímulo para la organización de la

convivencia en el espacio común suramericano y para seguir apoyando la configuración de un área singular de democracia, paz, cooperación solidaria e integración y desarrollo económico y social compartido.

Un resultado concreto desde esta perspectiva fue la creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), con el propósito de “impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano” (Comunicado de Brasilia, 2000).

Desde entonces se han llevado a cabo trece cumbres suramericanas en las que se fue progresando hacia la conformación de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). Las reuniones presidenciales fueron adquiriendo un creciente grado de formalización hasta culminar

con la aprobación del Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas el 23 de mayo de 2008 en la ciudad de Brasilia (Brasil).

La UNASUR fue creada como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel que involucra a los doce países de la región y es una de sus prioridades, el desarrollo de infraestructura para la interconexión de América del Sur.

En este ámbito institucional se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial que trabajan en diferentes áreas; siendo uno de ellos el COSIPLAN, creado el 28 de enero de 2009, durante la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR. La Iniciativa IIRSA fue incorporada al Consejo como su Foro Técnico para apoyarlo en la planificación de infraestructura de conectividad regional.

			COSIPLAN				
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		Incorporación de IIRSA como Foro Técnico del COSIPLAN	Grupo de Trabajo sobre Telecomunicaciones	Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria. Grupo de Trabajo sobre Financiamiento y Garantías	Grupo de Trabajo sobre Sistema de Información Geográfica y Página Web	Participación de organizaciones de la sociedad civil en las actividades de COSIPLAN - IIRSA	Lanzamiento del Sistema de Información Geográfica del COSIPLAN
	Creación del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unasur	Aprobación del Reglamento y Estatuto del COSIPLAN		Aprobación del Plan de Acción Estratégico 2012-2022 y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)			
I y II Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR (Brasilia, Brasil y Santiago, Chile)	III Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR (Quito, Ecuador)	IV Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR (Georgetown, Guyana)	V Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR (Asunción, Paraguay)	VI Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR (Lima, Perú)	VII Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR (Paramaribo, Suriname)	VIII Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR (Quito, Ecuador)	

¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES CONCEPTOS EN QUE SE APOYA EL TRABAJO DEL COSIPLAN?

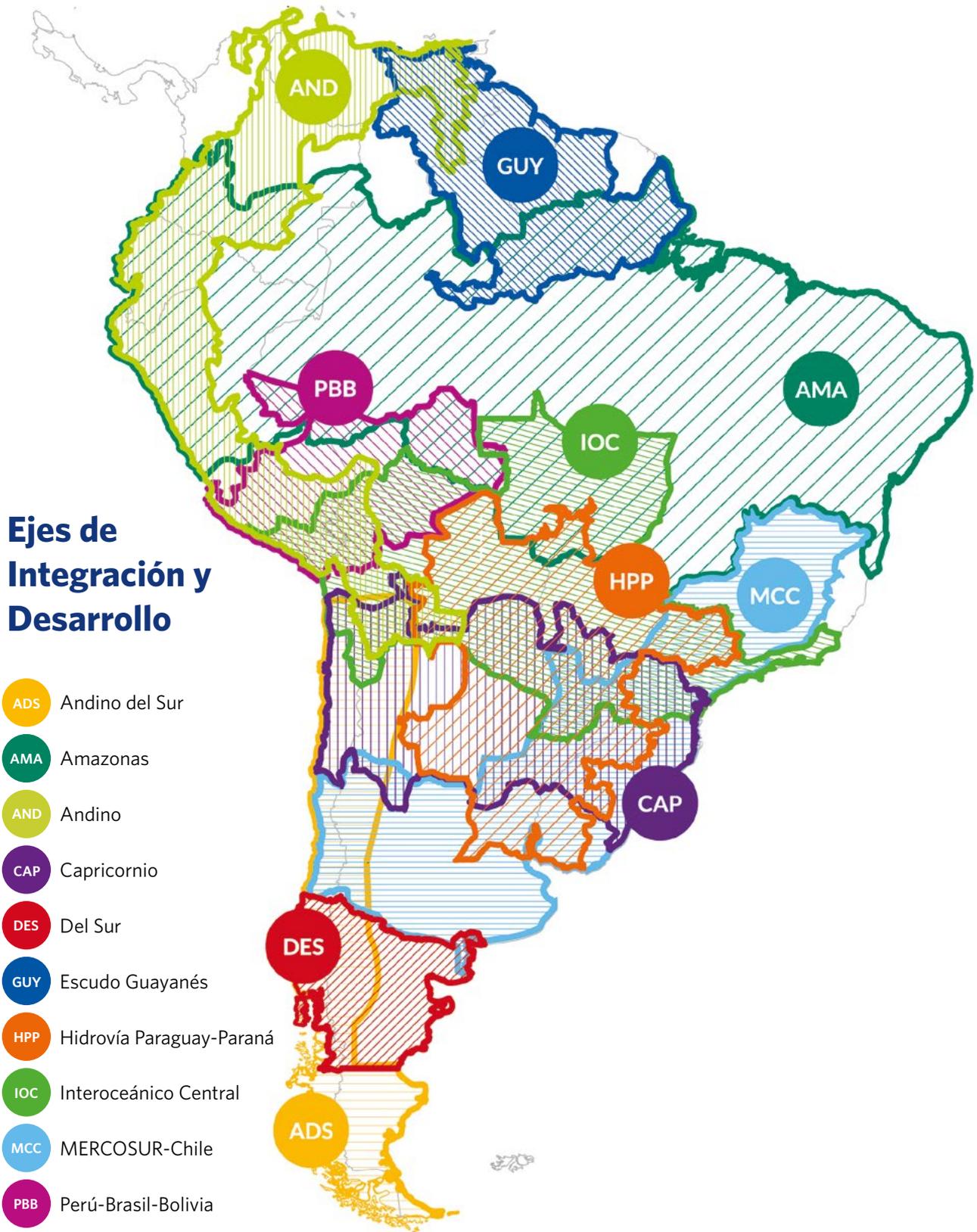
1

Los Ejes de Integración y Desarrollo

La Planificación Territorial se organiza alrededor del concepto de Eje de Integración y Desarrollo. Un Eje es una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos. A su vez, esta franja se articula por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, de personas y de información tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo.

Los Ejes permitieron identificar y consensuar proyectos de infraestructura de integración bajo una visión común de los doce países que integran la región, en el marco de un proceso de planificación

territorial indicativa. A partir de la caracterización económica, social y ambiental del área de influencia de estos, se busca articular de manera directa a los proyectos con sus espacios.



¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES CONCEPTOS EN QUE SE APOYA EL TRABAJO DEL COSIPLAN?

Ejes de Integración y Desarrollo



ADS **ANDINO DEL SUR**
 Argentina
 Bolivia
 Chile



AND **ANDINO**
 Bolivia
 Colombia
 Ecuador
 Perú
 Venezuela



AMA **AMAZONAS**
 Brasil
 Colombia
 Ecuador
 Perú



CAP **CAPRICORNIO**
 Argentina
 Bolivia
 Brasil
 Chile
 Paraguay

Países



ARGENTINA
 ADS
 CAP
 DES
 HPP
 MCC



BOLIVIA
 ADS
 AND
 CAP
 HPP
 IOC
 PBB



BRASIL
 AMA
 CAP
 GUY
 HPP
 IOC
 MCC
 PBB



CHILE
 ADS
 CAP
 DES
 IOC
 MCC



COLOMBIA
 AMA
 AND



ECUADOR
 AMA
 AND



DES **DEL SUR**

Argentina
Chile



IOC **INTEROCEÁNICO CENTRAL**

Bolivia
Brasil
Chile
Paraguay
Perú



GUY **ESCUDO GUAYANÉS**

Brasil
Guyana
Suriname
Venezuela



MCC **MERCOSUR-CHILE**

Argentina
Brasil
Chile
Paraguay
Uruguay



HPP **HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ**

Argentina
Bolivia
Brasil
Paraguay
Uruguay



PBB **PERÚ-BRASIL-BOLIVIA**

Bolivia
Brasil
Perú



GUYANA
GUY



PARAGUAY
HPP
IOC
MCC



PERÚ
AMA
AND
IOC
PBB



SURINAME
GUY



URUGUAY
HPP
MCC



VENEZUELA
AND
GUY

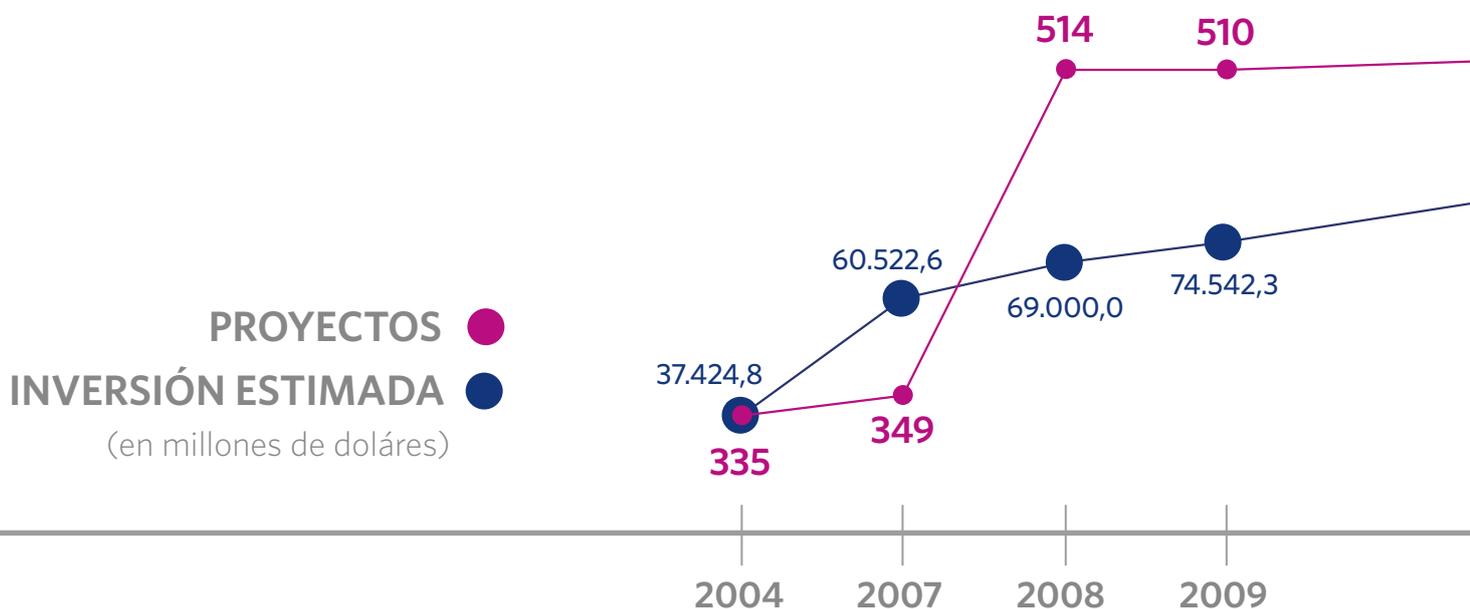
¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES CONCEPTOS EN QUE SE APOYA EL TRABAJO DEL COSIPLAN?

2

La Planificación Territorial Indicativa y la Cartera de Proyectos

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN está compuesta por programas de transporte, energía y comunicaciones que fomentan la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

Su conformación fue posible a partir del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa, la cual se basa en la identificación de los Ejes de Integración y Desarrollo.

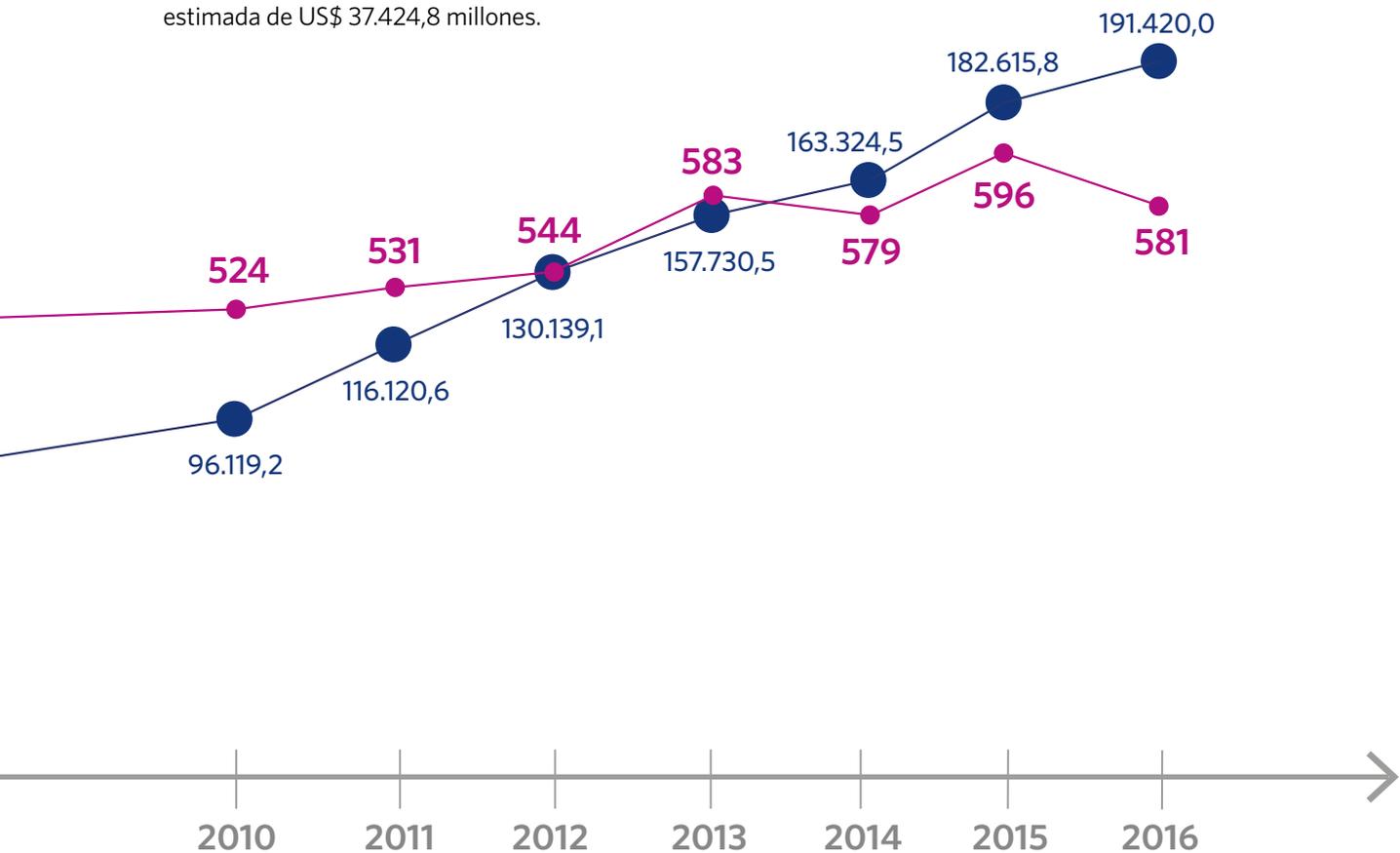


La conformación original de la Cartera de Proyectos se produjo en 2004 y atravesó sucesivas actualizaciones como resultado de la profundización del proceso de planificación territorial. En 2004, se consolidó un portafolio de 335 proyectos de infraestructura organizados en 40 Grupos de Proyectos, que representaron una inversión estimada de US\$ 37.424,8 millones.

Para el año 2016, se compone de 581 proyectos, dispuestos en 47 Grupos de Proyectos, que alcanzan una inversión estimada de US\$191.420 millones.

El Sistema de Información de Proyectos (SIP) es la herramienta de apoyo a la planificación y análisis de la infraestructura de integración que contiene datos

oficiales y de calidad de todos los proyectos de la Cartera y de la API en una plataforma en línea y de libre acceso a través de internet. Su actualización está a cargo de los funcionarios de los países involucrados en los proyectos de integración física.



**¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES CONCEPTOS EN
QUE SE APOYA EL TRABAJO DEL COSIPLAN?**

3

Las Metodologías de Planificación Territorial

Su objetivo es profundizar y enriquecer el proceso de planificación sostenible de la infraestructura de integración, para potenciar los beneficios de las obras y reducir los impactos no deseados. Permiten caracterizar el territorio bajo análisis de aspectos ambientales, sociales, económicos, de integración productiva, de logística y de gestión de riesgo de desastres. Los resultados alcanzados recogen el conocimiento de los actores locales sobre el área de influencia de los proyectos a través de un proceso de consulta participativo.



Programas Territoriales de Integración

La finalidad de estos programas es identificar e implementar un conjunto de acciones complementarias a los proyectos de la API para potenciar su impacto en el desarrollo de los territorios involucrados, considerando aspectos económicos, sociales y ambientales.



Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico

Su propósito es identificar acciones complementarias para potenciar, desde el punto de vista social, ambiental y cultural, los efectos positivos de los proyectos y minimizar sus impactos negativos. Utiliza como unidad de análisis el área de influencia de los Grupos de Proyectos de la Cartera o los proyectos de la API.



Metodología de Integración Productiva y Logística

Su fin es evaluar el potencial de integración productiva y del desarrollo de la logística en el área de influencia de un Grupo de Proyectos o de un proyecto de la API. Permite articular un conjunto de acciones, con una lógica de relaciones interdependientes, para potenciar el impacto de la implementación de la infraestructura en el desarrollo de estas actividades.



Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres

Busca prevenir o reducir los efectos de eventos catastróficos (terremotos, maremotos, aluviones, inundaciones y erupciones volcánicas) que afecten las infraestructuras suramericanas, así como establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública.

**¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES CONCEPTOS EN
QUE SE APOYA EL TRABAJO DEL COSIPLAN?**

4

Los Procesos Sectoriales de Integración

Los Procesos Sectoriales de Integración tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo y la operación de la infraestructura básica de América del Sur y proponer acciones que permitan superarlos. A continuación se presentan los diferentes Procesos Sectoriales junto con sus objetivos.



Transporte de Carga y Logística

Impulsar una logística de cargas de escala regional a partir del apoyo a políticas públicas que promuevan una visión sistémica de la infraestructura de transporte, el movimiento de bienes y su almacenamiento en cada uno de los países suramericanos.



Integración Ferroviaria

Fomentar la integración y la complementariedad de las políticas y proyectos del sector ferroviario que impulsen el desarrollo económico y social. Se ocupa principalmente de temas regulatorios, de nuevas infraestructuras y de acuerdos entre operadores ferroviarios.



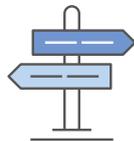
Integración a través de Puertos e Hidrovías

Mejorar la competitividad de la región a partir de aprovechar el potencial de las hidrovías suramericanas, identificando líneas de acción a nivel regional para promover el uso del modo de transporte marítimo y fluvial que se reconoce más económico y eficiente en términos ambientales.



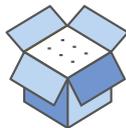
Integración Aérea

Promover la conectividad de las economías de la región a través del transporte aéreo de carga y pasajeros.



Integración y Facilitación Fronteriza

Desarrollar acciones con el objetivo de convertir las regiones de frontera en espacios de integración y desarrollo, para facilitar la movilidad de bienes y personas y la planificación del territorio atendiendo aspectos económicos, sociales y ambientales.



Integración Comercial por Envíos Postales para MiPyMEs

Contribuir a la integración regional fomentando la inclusión de MiPyMEs en el mercado internacional mediante la implementación de un proceso simplificado de exportación e importación por envíos postales que utiliza la plataforma logística del operador postal designado.



Telecomunicaciones

Promover el uso intensivo de Tecnologías de Información y Comunicaciones (TIC) con el fin de superar barreras geográficas y operativas. Principalmente, estudiar y proponer alternativas para impulsar la interconexión de las diferentes estructuras y redes de fibra óptica y la conformación del Anillo Óptico Suramericano.



Sistema de Información Geográfica

Orientar la planificación y la gestión de la integración física a partir de información digital estandarizada a nivel continental, tanto de las principales infraestructuras de integración presentes en la región, como de los aspectos relevantes del territorio.



Mecanismos de financiamiento y garantías

Identificar soluciones financieras para la ejecución eficiente de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN y de la API.

APORTES DE LA SOCIEDAD CIVIL

La participación ciudadana y el pluralismo son la base para la integración y la unión sudamericana de acuerdo al Tratado Constitutivo de la UNASUR y a la experiencia del COSIPLAN, que interactúa con organizaciones de la sociedad civil a través de sus diferentes instancias.



El PAE: Plan de Desarrollo Estratégico 2012-2022 incluye como una de sus acciones definir instancias de participación social y de contribución activa de las comunidades involucradas en las actividades del COSIPLAN. En este sentido, los ministros renuevan anualmente la prioridad de trabajar sobre esta temática en sus planes de trabajo.

Además de los procesos de consulta y participación con actores locales durante la aplicación de metodologías de planificación, cada vez más

organizaciones de la sociedad civil participan como observadores en encuentros del COSIPLAN. Algunas de ellas son la Cooperación Latino Americana de Redes Avanzadas (RedCLARA, Uruguay); Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR, Perú); la Asociación Ambiente y Sociedad (Colombia); la Federación Uruguaya de Trabajadores Viales (FUTRAVI, Uruguay); la Confederación de Trabajadores Viales, Rodoviaros y Camineros de Sudamérica; y la Coalición Regional por la

Transparencia y la Participación.

En 2016, con el propósito de medir el impacto y el potencial del SIP, la Coalición Regional por la Transparencia y la Participación realizó el informe Aportes de la Sociedad Civil. Evaluación de la transparencia del Sistema de Información de Proyectos (SIP) del COSIPLAN.

A continuación, compartimos los resultados de una entrevista realizada con dos representantes de la Coalición, Vanessa Torres, perteneciente a la Asociación

Ambiente y Sociedad (Colombia) y Esteban Valle Riestra, miembro de Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (Perú)

En el informe Aportes de la Sociedad Civil se plantea que desde 2007 el COSIPLAN ha mejorado mucho en lo que hace a la transparencia de sus acciones. ¿En qué se apoya esta afirmación?

Los avances han permitido que hoy los ciudadanos puedan acceder a herramientas como el SIP y el SIG, además de documentos, informes y actas que brindan la posibilidad de conocer y monitorear el avance de los proyectos, complementar —y en ocasiones incluso suplir— la información que se proporciona de manera local, y de esta forma prevenir los conflictos y mitigar los impactos. Es un gran avance también que la sociedad civil pueda participar como observador en espacios de toma de decisión regional, lo cual garantiza no solo la participación, sino también la transparencia y el acceso a la información. En suma, esta experiencia es un ejemplo positivo que debería ser replicado en otros Consejos de la UNASUR, a pesar del camino que aún queda por recorrer. El reto es consolidar la participación de la sociedad civil en estos espacios, al igual que garantizar su participación activa en la construcción de las diferentes metodologías planteadas por el COSIPLAN. A la fecha, la inclusión en este espacio ha sido irregular.

En el mismo informe señalan que los países de la región deben mejorar la forma en que gestionan la actualización del SIP. ¿Podrían sintetizar de qué se trata y qué soluciones proponen?

La Secretaría Técnica del Consejo (BID-INTAL) identificó

problemas relacionados con la actualización de las fichas, errores en la información que se ingresa y relacionados a la coherencia interna. Esto afecta la precisión y calidad de la información, lo que impide que la herramienta pueda ser utilizada en todo su potencial. Con base en este contexto proponemos:

- 1. La herramienta** podría ser mejorada si los países avanzan en su compromiso con la actualización de las fichas que componen el sistema, al realizar esta tarea de manera permanente, más allá de las obligaciones vinculadas a las reuniones anuales.
- 2. La solución** podría encontrarse en designar funcionarios en las instituciones públicas especializadas en la gestión de proyectos de infraestructura como responsables de la actualización y garantizar su permanencia dentro del Estado. Debería homogeneizarse la designación y de esta forma asegurar que todos los funcionarios encargados cuenten con acceso de primera mano a la información solicitada.
- 3. Finalmente**, otorgar mayores facultades al BID-INTAL en su rol como Secretaría Técnica del Consejo: dotarla mayor capacidad para que pueda solicitar correcciones y ampliaciones de la información entregada por los países a los funcionarios e instituciones designadas, así como exigir el cumplimiento de los plazos de actualización de las fichas.

¿Cómo hicieron para participar de las reuniones?

Como Coalición empezamos a establecer espacios de diálogo con los funcionarios de la UNASUR y del COSIPLAN mediante reuniones con la PPT, en su momento a cargo de Uruguay. En 2015 asistimos a

las últimas tres reuniones del Foro Técnico del Consejo en calidad de observadores y tuvimos la posibilidad de dirigirnos a los representantes de todos los países para plantear una postura crítica en torno a la visión de desarrollo propuesta por el organismo regional.

¿Cómo evalúan la participación de los bancos de desarrollo?

La participación del BID, CAF y FONPLATA, además del impulso dado a herramientas como el SIP, es un hecho bastante positivo que demuestra su voluntad de promover los derechos a la transparencia y al acceso a la información.

Sobre la Coalición Regional

Se creó en 2013 a partir de cinco organizaciones de la sociedad civil de diferentes países de la región (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador y Perú). Sus ejes de trabajo son la promoción de la transparencia y la participación ciudadana a nivel de gobiernos nacionales y subnacionales, así como en los diversos espacios de integración regional, como es el caso de la UNASUR, y en organismos financieros multilaterales, en favor de la consolidación de un desarrollo sostenible y una gobernanza regional.

Más información en www.coalicionregional.net

16 AÑOS GESTIONANDO LA INTEGRACIÓN

Los representantes del Comité de Coordinación Técnica repasan el rol de los bancos de desarrollo apoyando el proceso de integración física de América del Sur, desde el año 2000 con la creación de la Iniciativa IIRSA, y su continuidad en el marco del COSIPLAN de la UNASUR.



Patricio Mansilla

BID, Banco Interamericano de Desarrollo
Especialista en Infraestructura de Integración



Rolando Terrazas

CAF, Banco de Desarrollo de América Latina
Asesor de la Vicepresidencia de Infraestructura



Pedro Sosa Pinilla

FONPLATA, Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
Asesor de la Presidencia Ejecutiva, Operaciones



Gustavo Beliz

BID-INTAL, Instituto para la Integración del América Latina y el Caribe
Director del INTAL



Gracias al impulso otorgado por el expresidente de la República Federal de Brasil, Dr. Fernando Henrique Cardoso, a finales de los años noventa los presidentes suramericanos decidieron relanzar los procesos de integración de la

región. Reunidos en Brasil en el mes de agosto del año 2000, decidieron promover la articulación de la infraestructura de los países, para lo cual dieron origen a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)

¿En qué contexto surge el apoyo de los bancos de desarrollo al proceso de integración física en América del Sur?



Conocedores de los estudios, investigaciones y propuestas que sobre las necesidades y posibilidades de integrar físicamente al continente habían generado BID, CAF y FONPLATA en esos años, los presidentes de la región decidieron involucrar a estas tres instituciones para aportar con su conocimiento, tecnología, asesoramiento y apoyo financiero a la concreción de los objetivos de la Iniciativa IIRSA. A fin de responder adecuadamente al mandato recibido, las instituciones financieras decidieron crear el Comité de Coordinación Técnica (CCT), en cuyo seno se analizarían las distintas posibilidades y actividades más adecuadas para dar respuesta al desafío recibido.

¿Cómo se coordinó el aporte del CCT a los países? ¿Cuál es el rol del INTAL?



Para facilitar este trabajo de coordinación, las instituciones del CCT decidieron crear la "Secretaría del CCT", que funcionaría en instalaciones cedidas para tal efecto por el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL), una unidad del BID que tiene su sede en la ciudad de Buenos Aires. La Secretaría se conformó con personal técnico y administrativo.

Al cabo de cuatro años, tanto por razones prácticas como por el destacado aporte tradicionalmente realizado por el INTAL en el campo de la investigación y difusión de la temática de integración en América Latina, y también en la conducción de la Iniciativa, las tres instituciones depositaron su confianza en la figura

del Director del INTAL como Secretario permanente del CCT, anulando el criterio de rotatividad entre las instituciones que hasta ese momento había sido aplicado.



El trabajo de asesoramiento técnico, administrativo y de financiamiento a proyectos del plan de trabajo de COSIPLAN-IIRSA es realizado de manera sistemática, profesional y muy eficiente por parte del INTAL en su rol de Secretaría del CCT. Cuenta con un grupo humano de gran experiencia en materia de infraestructura para la integración y ha logrado una gran credibilidad en los países suramericanos para avanzar en la integración regional. La Secretaría ha permitido que a lo largo de los 16 años desde la creación de la Iniciativa IIRSA exista un centro de convergencia tanto virtual como real y lo que es más importante aún, muy humano.



INTAL desempeña el rol de Secretaría del CCT con profesionalismo, con la flexibilidad necesaria en un trabajo donde se involucran distintos organismos de los doce países, y con un eficiente desempeño.

INTAL

La confianza depositada por las instituciones del CCT en el INTAL, para coordinar la contribución de los bancos a este proceso de integración, representa un reconocimiento y también una gran responsabilidad. INTAL asumió esta tarea con el compromiso de garantizar la ejecución del plan de trabajo anual junto a los países, coordinando los aportes de las tres instituciones del CCT.

La cercanía con los países de la región y su trayectoria como institución enfocada en los procesos de integración comercial en América Latina y el Caribe, hace que INTAL sea un aliado estratégico tanto de los bancos como de los países en el camino de construir la conectividad de América del Sur.

¿Qué lecciones aprendidas mencionaría de la colaboración que se dio entre los bancos a partir de este trabajo?



Su actuación como integrantes del CCT no solamente demostró que es posible el trabajo conjunto, sino que es factible aprovechar, en beneficio de los países suramericanos, las distintas especialidades que cada entidad presenta y las sinergias resultantes de tales diferencias y complementariedades.

Existe un elemento o interés común que une a las tres instituciones: el apoyo al desarrollo y a la integración de la región. A partir de esta coincidencia de intereses, fue posible alcanzar puntos de convergencia conceptual y operativa en apoyo a este proceso. El debate surgido al interior del CCT tiene como denominador común su elevado contenido técnico y conceptual, y busca siempre las mejores soluciones a los problemas planteados, independientemente de las operaciones de financiamiento de proyectos que cada una de las instituciones pudiera estar considerando.

INTAL

En los inicios de la Iniciativa, hacia el año 2000, los intereses y especialidades particulares de las tres instituciones dificultaban alcanzar ciertos acuerdos. El rol del INTAL, amén de la convergencia de esfuerzos de las autoridades y el resto de las instituciones, contribuyó al alcance de los consensos que permitieron apoyar a los países en el proceso de integración física que se había iniciado recientemente. La experiencia del trabajo conjunto en este marco durante tantos años, ha promovido acciones coordinadas de los bancos en otros ámbitos para aunar esfuerzos que potencien el impacto de sus intervenciones en América Latina.



La colaboración entre los bancos ha permitido visualizar y apoyar con mayor rapidez a los países en sus solicitudes de cooperaciones técnicas no reembolsables, líneas de crédito, garantías de crédito parcial, para apoyar la factibilidad financiera de proyectos públicos y de asociación público-privada. El BID a partir de la Iniciativa IIRSA y luego del COSIPLAN, ha desarrollado una amplia experiencia en el apoyo a países en el diseño e implementación de proyectos regionales de transporte.

¿Cuáles son los principales aportes del CCT al trabajo del COSIPLAN?



El CCT ha aportado la experiencia de los organismos multilaterales con el objeto principal de contribuir al acuerdo entre los países en definir la agenda de integración regional, particularmente establecida en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) y en la Cartera de Proyectos del COSIPLAN en los sectores de infraestructura de transportes, comunicaciones y energía, y lograr mantener el compromiso de avanzar en el cumplimiento de la misma.



Uno de los aportes más importantes es la continuidad ininterrumpida del diálogo regional sustentado en una cartera de proyectos de infraestructura de integración, seleccionada por los países y que se ha estado implementando a paso firme. El diseño de metodologías que complementan la planificación de los proyectos como son la de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico, Integración Productiva y Logística, Programas Territoriales de Integración (PTI) y Gestión de Riesgos de Desastres para Infraestructura de Integración, han sido logros importantes y novedosos. Adicionalmente las actividades de capacitación en materia de logística y de infraestructura de integración son elementos que añaden valor a la implementación de proyectos de integración.

Los elementos anteriores han permitido al CCT una comunicación fluida para poder apoyar financieramente proyectos emblemáticos de integración como la carretera Paita-Yurimaguas en Perú, IIRSA Norte, concesión adjudicada el año 2015 con apoyos de garantías de crédito parcial del BID y préstamo de CAF.



Los aportes del CCT al proceso de integración de la infraestructura de la región y al trabajo del COSIPLAN se dieron en diversos campos. Vale la pena destacar los siguientes: (i) la conceptualización del proceso de planificación de la infraestructura de integración, que dio lugar a la formulación de los Ejes de Integración y Desarrollo y a los Procesos Sectoriales de Integración; (ii) la continuidad del proceso a partir de la presencia de las instituciones del CCT, más allá de la rotación de los representantes de los países derivados de los cambios de gobierno; y (iii) la generación de un foro de diálogo técnico que facilitó la búsqueda de consensos.

INTAL

Uno de los aportes fundamentales del CCT ha sido incentivar a los países a comunicar los resultados del trabajo en el ámbito del COSIPLAN a través de distintas herramientas tecnológicas. La página web es el principal instrumento de difusión y cuenta con toda la documentación generada durante los 16 años.

El Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN, que fue desarrollado por INTAL como Secretaría del CCT, ha sido destacado por organizaciones de la sociedad civil como un gran avance para la efectiva implementación de los derechos de acceso a la información y a la transparencia en UNASUR.

¿Cuál es el interés de su institución por participar en temas de integración en América del Sur?



El BID ha sido reconocido por su labor de facilitador de diálogo, canalizado a través de su participación en COSIPLAN-IIRSA. Tan solo en la región de Suramérica, a través del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII), ha financiado varias cooperaciones técnicas no reembolsables que incluyen, entre otros, estudios fronterizos y de corredores multimodales regionales.

En la actualidad, por ejemplo, el BID se encuentra en proceso de aprobación del préstamo para el proyecto

Túnel Binacional Agua Negra que contribuirá a la mejora de la integración fronteriza entre Argentina y Chile. El proyecto busca ampliar el acceso de la región a los mercados internacionales a partir de una red logística más eficiente.



La creación misma de CAF, en la década de los años 60, es consecuencia de los procesos de integración regional surgidos en el marco de la ALADI y del Acuerdo de Cartagena. Por lo tanto, el apoyo a la integración regional y al desarrollo sostenible conforman los dos pilares básicos de la actuación de CAF en la región. La integración física es uno de los espacios a través de los cuales es posible canalizar el apoyo para que la región acelere esos procesos de integración y desarrollo sostenible.

CAF considera que la integración regional no solamente es una opción sino una necesidad para que los países suramericanos logren insertarse de manera competitiva en los mercados internacionales globalizados, y que de esta manera consigan impulsar conjuntamente su desarrollo económico y social de manera sostenible.



FONPLATA incorpora en su convenio constitutivo el mandato de contribuir a la integración física y al desarrollo armónico de sus países miembros, por lo tanto, es claro y evidente su interés en ser parte del CCT del COSIPLAN para responder a lo indicado en la voluntad de sus constituyentes.





En las primeras décadas de funcionamiento del INTAL, los procesos de integración comercial marcaron la agenda de la región. El Instituto acompañó ese proceso con investigación, difusión y fortalecimiento de capacidades en los países sobre esta temática. Con el correr de los años se identificó a las deficiencias de infraestructura como uno de los obstáculos para aprovechar los beneficios de las reducciones arancelarias en el intercambio de bienes tanto intra como extra regionales.

En este sentido el involucramiento de INTAL en el proceso de integración física, amplía su ámbito de trabajo y lo desafía a abarcar otras temáticas relacionadas con la integración, como las cuestiones productivas, la inclusión social, la innovación tecnológica y la nueva gobernanza.

¿Cómo considera que los países valoran el compromiso del CCT en el COSIPLAN?



Mi percepción es que los países tienen una alta valoración del rol del CCT en COSIPLAN, en su capacidad para sistematizar la información de la base de datos de proyectos, la agenda de trabajo y el soporte técnico y financiero de estudios y metodologías. Es valorado también el aporte realizado para organizar las actividades, establecer prioridades y metas, para que el plan de trabajo anual se cumpla en tiempo y forma.



Los países valoran al CCT por su aporte en la promoción del intercambio de experiencias sobre distintos temas, lo cual facilitó y aceleró la adopción de nuevas políticas o su profundización en otros países. Adicionalmente, gracias al permanente apoyo técnico y logístico brindado por el CCT, los países logran llevar adelante la agenda de reuniones presenciales y virtuales para analizar distintas propuestas, monitorear el avance registrado en distintos campos y adoptar oportunamente las medidas necesarias para revitalizar procesos. Finalmente, el CCT es conside-

rado por los países por su compromiso con el fortalecimiento de las capacidades técnicas de los funcionarios en distintos temas vinculados con la construcción y mantenimiento de la infraestructura regional.



Los países ven al CCT como un asistente técnico-financiero que les facilita las herramientas y metodologías para pensar y planificar la integración regional.

¿Qué desafíos están pendientes todavía para América del Sur, después de 16 años de trabajar juntos, para lograr una efectiva conectividad del continente?



Un desafío es acelerar la ejecución de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN, especialmente aquellos que conforman la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API). La enorme exigencia de recursos que enfrentan los países de la región para resolver problemas antiguos y nuevos, obligan a priorizar acciones y, en ese esfuerzo de priorización, los proyectos de integración regional frecuentemente son postergados. Evidentemente, el elevado costo de inversión que demanda la ejecución de la mayoría de estos proyectos de integración y su largo proceso de maduración no contribuyen a su priorización.

Por otra parte, la ejecución de proyectos bi o multinacionales enfrenta un problema adicional: los países involucrados deben incorporar esos proyectos en sus agendas de trabajo de manera simultánea o coordinada. Existen algunas experiencias exitosas, muy alentadoras sobre los resultados de este proceso de planificación y de coordinación, pero son muy puntuales y restringidas. Es necesario desarrollar mayores esfuerzos para lograr esa sintonía, sin la cual estos proyectos continuarán siendo postergados.



En los últimos años, y a pesar de los avances en varios indicadores que miden la competitividad de los países de América del Sur, se ha comprobado que aún son

necesarios esfuerzos coordinados para mejorar la infraestructura de integración y facilitar las relaciones de intercambio comercial.

La integración regional tiene avances asimétricos en la región. El mayor avance se observa en la construcción de carreteras nacionales con impacto regional, luego en diversos acuerdos en frontera para agilizar los tránsitos de carga, y en la generación de nuevas plataformas logísticas y terminales terrestres. Las áreas de mayor dificultad para la integración debido a los costos de integración y a la magnitud de recursos para las inversiones son ferrocarriles e hidrovías. En el caso de puertos se ha avanzado con inversiones basadas principalmente en concesiones, que toman un tiempo importante en su diseño. A pesar de los avances, la agenda de integración aún requiere un fuerte impulso.

INTAL

América del Sur se enfrenta al desafío de construir una estrategia de desarrollo que incorpore las tecnologías disruptivas con el objetivo de fortalecer su crecimiento y mejorar su inserción internacional, reduciendo la inequidad social. En este contexto, es necesario profundizar algunas de las acciones que promueve el COSIPLAN, más allá de la implementación de proyectos de infraestructura clásica. La innovación es el nuevo nombre de la integración.

Sin ser exhaustivos, podemos mencionar la colaboración interinstitucional para mejorar los pasos de frontera y reducir las demoras asociadas a su funcionamiento; el uso de las nuevas tecnologías en el transporte para optimizar el movimiento de cargas, mejorar la competitividad de lo que producimos y reducir el impacto en el cambio climático; y la participación del sector privado en este proceso para promover el desarrollo de cadenas regionales de valor.

★ FONPLATA

La integración regional de América del sur es una tarea permanente y dinámica donde la ejecución de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) contribuye a facilitar la integración física regional y además a afianzar los vínculos entre los gobiernos de los países, y por lo tanto permite considerar que, desde el mayor relacionamiento y el incremento de la confianza entre los gobiernos, se podrá avanzar en la profundización de los procesos de integración en más ámbitos.



Fuentes consultadas

- Arciniegas Serna, H. 2014. Desarrollo regional y local y la cooperación transfronteriza. Revista Integración y Comercio, N° 38. Buenos Aires, BID-INTAL.
- Barbero, J. A. 2010. La logística de cargas en América Latina y El Caribe: una agenda para mejorar su desempeño. Banco Interamericano de Desarrollo, Nota Técnica No. IDB -TN-103. Disponible en <<http://www.iadb.org/document.cfm?id=35080567>>.
- CEPAL - OCDE. 2012. Perspectivas económicas de América Latina 2013: políticas de PYMES para el cambio estructural. Comunicado de Brasilia. 2000. Primera Reunión de Presidentes de América del Sur. 1 de septiembre. Brasilia, Brasil.
- COSIPLAN-IIRSA. 2016. Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2016. Diciembre.
- _____. 2016. Informe de Avance de la API 2016. Diciembre.
- _____. 2016. Plan de Trabajo. Disponible en <<http://files.flipsnack.com/iframe/embed.html?hash=fdkfwkly&wmode=window&bgcolor=EEEE&t=14562408161456240816>>.
- _____. 2016. La Gestión de Riesgos de Desastres en COSIPLAN: Metodología y aplicación en infraestructura de Chile y Perú.
- _____. 2016. Sistema de Información Geográfica del COSIPLAN (SIG). Disponible en <<https://www.flipsnack.com/IIRSA/sig.html>>.
- _____. 2016. Túnel Binacional Agua Negra. Programa Territorial de Integración. Disponible en <<https://www.flipsnack.com/IIRSA/pti-tunel-binacional-agua-negra-argentina-chile.html>>.
- Declaración del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión de Naciones Suramericanas. IV Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 26 de noviembre de 2010. Georgetown, Guyana.
- Declaración de la VI Reunión Ordinaria del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de UNASUR. VI Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 30 de noviembre de 2012. Lima, Perú.
- Declaración de Paramaribo. VII Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 30 de agosto de 2013. Paramaribo, Suriname.
- Estatuto del COSIPLAN. 2010. I Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 18 de junio. Quito, Ecuador.
- Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL). 2014. Avances en la conectividad entre Argentina y Chile: Túnel Binacional Agua Negra. Carta Mensual, N° 216. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/cartamensual/cartas/Articulo.aspx?Id=-3463cafd-c967-4e29-8d97-eb26efd6da5e>>.
- _____. 2014. El Transporte de Carga y la Logística en la agenda del COSIPLAN. 2014. Carta Mensual, N° 216. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/cartamensual/cartas/Articulo.aspx?Id=4588696e-c6c5-4457-8da4-5f4dfe9aee70>>.
- _____. 2014. El transporte de cargas y la logística en Suramérica: avances en las políticas e instituciones. Carta Mensual, N° 217. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/cartamensual/cartas/Articulo.aspx?Id=4ffdf9e0-2d44-4ee2-8e17-d1f872fa40bd>>.
- _____. 2014. Integración comercial por envíos postales para MIPYMES en América del Sur. Carta Mensual INTAL, N° 218. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/cartamensual/cartas/Articulo.aspx?Id=4f9309aa-f213-4e3a-8ed7-25062234a364>>.
- _____. 2014. Integración y Facilitación Fronteriza en América del Sur. Carta Mensual INTAL, N° 219. Buenos Aires, noviembre.
- _____. 2014. COSIPLAN-UNASUR. Prevención y gestión de riesgos y catástrofes en la infraestructura. Carta Mensual, N° 219. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/cartamensual/cartas/Articulo.aspx?Id=1e0577cb-49f4-4fb0-a56a-cb6ed6cea30b>>.
- _____. 2014. Transporte e integración aérea de América del Sur en la agenda del COSIPLAN. Carta Mensual INTAL, N° 217. Buenos Aires, septiembre.
- _____. 2015. Incorporación de la gestión del riesgo de desastres en las infraestructuras de integración en América del Sur: el caso piloto de Chile y Perú. Carta Mensual, N° 222. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/cartamensual/cartas/Articulo.aspx?Id=f3a00631-96df-4794-a896-2d530be6b88f>>.
- _____. 2015. Integración comercial por envíos postales para PYMES. Conexión INTAL N° 230. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2015/10/29/integracion-comercial-por-envios-postales-para-pequenas-empresas/>>.
- _____. 2015. Inversión en puertos e hidrovías para el desarrollo logístico. Conexión INTAL N° 230. Buenos Aires, octubre.
- _____. 2015. Nuevo sistema de información geográfica del COSIPLAN. Conexión INTAL, N° 231. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2015/12/02/se-lanzo-el-sistema-de-informacion-geografica-del-cosiplan/>>.
- _____. 2015. Paraguay: Integración Comercial por Envíos Postales para MIPYMES. Carta Mensual, N° 226. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/cartamensual/cartas/Articulo.aspx?Id=3ed37b8c-cd64-467b-ad4e-d5706ef68124>>.
- _____. 2015. Programas Territoriales de Integración: el caso del Túnel de Agua Negra. Carta Mensual, N° 223. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/cartamensual/cartas/Articulo.aspx?Id=b-4fe1028-2924-4321-af08-774def7a3c96>>.
- _____. 2016. El desafío de las MIPYMES de América del Sur. Conexión INTAL, N° 240. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/09/01/el-desafio-de-las-mipymes-de-america-del-sur/>>.
- _____. 2016. El futuro de la gestión de riesgos de desastres. Conexión INTAL, N° 238. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/07/05/el-futuro-de-la-gestion-de-riesgos-de-desastres/>>.
- _____. 2016. Exporta Fácil: nueva herramienta web para pymes exportadoras. Conexión INTAL, N° 237. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/05/26/exporta-facil-nueva-herramienta-web-para-pymes-exportadoras/>>.
- _____. 2016. Exportar para crecer. Conexión INTAL, N° 240. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/09/02/exportar-para-crecer/>>.
- _____. 2016. La frontera como territorio de integración. Conexión INTAL, N° 240. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/09/01/pti-tunel-binacional-agua-negra/>>.
- _____. 2016. La logística de carga como pilar de la integración. Conexión INTAL, N° 241. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/09/27/la-logistica-de-carga-como-pilar-de-la-integracion/>>.
- _____. 2016. Prueba piloto de gestión de riesgos de desastres en infraestructura. Conexión INTAL, N° 235. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/04/07/prueba-piloto-de-gestion-de-riesgos-de-desastres-en-infraestructura/>>.
- _____. 2016. Sistema de Información Geográfica del COSIPLAN. Conexión INTAL, N° 239. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/08/02/sistema-de-informacion-geografica-del-cosiplan/>>.
- _____. 2016. Túnel Binacional Agua Negra: Primer Programa Territorial de Integración en la región. Conexión INTAL, N° 236. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/04/29/tunel-binacional-agua-negra-primer-programa-territorial-de-integracion-en-la-region/>>.
- _____. 2016. Túnel Binacional Agua Negra: un programa estratégico. Conexión INTAL, N° 241. Disponible en <<http://www19.iadb.org/intal/conexionintal/2016/09/27/tunel-binacional-agua-negra-un-programa-estrategico/>>.
- Márquez Fariña, M. y Volpe Martincus, C. 2014. El doble desafío de las fronteras: seguridad y facilitación. En Revista Integración y Comercio, N° 38. Buenos Aires, BID-INTAL.
- Plan de Acción Estratégico 2012-2022. II Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 30 de noviembre de 2011. Brasilia, Brasil.
- Reglamento del COSIPLAN. I Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 18 de junio de 2010. Quito, Ecuador.
- Tratado Constitutivo de la Unión Suramericana de Naciones. I Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 23 de mayo de 2008. Brasilia, Brasil.

Sitios web

Ejes.

Disponible en <<http://www.iirsa.org/ejes>>.

Exporta Fácil.

Disponible en <<http://www.iirsa.org/exportafacil>>.

COSIPLAN

Disponible en <<http://www.iirsa.org/cosiplan>>.

Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP)

Disponible en <<http://www.iirsa.org/proyectos>>.

Sistema de Información Geográfica del COSIPLAN (SIG)

Disponible en <<http://www.sig.cosiplan.unasursg.org>>.

Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR)

Disponible en <<http://www.unasursg.org>>.

Siglas y abreviaturas

API	Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina
CC	Comité Coordinador del COSIPLAN
CCT	Comité de Coordinación Técnica
CEF	Consejo de Economía y Finanzas
CN	Coordinadores Nacionales
COSIPLAN	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
EASE	Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico
EBITAM	Entidad Binacional Túnel de Agua Negra
EID	Eje de Integración y Desarrollo
FIC	Fondos de Iniciativas Comunes de la UNASUR
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
GRD	Gestión de Riesgos de Desastres
GT	Grupo de Trabajo
GTE	Grupo Técnico Ejecutivo
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
INTAL	Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe
IPRLG	Integración Productiva y Logística
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MiPyMEs	Micro, Pequeñas y Medianas Empresas
m. s. n. m.	Metros sobre el nivel del mar
PAE	Plan de Acción Estratégico 2012-2022
PBI	Producto Bruto Interno
PPT	Presidencia Pro Témpore
PSI	Procesos Sectoriales de Integración
PTI	Programas Territoriales de Integración
SGT	Subgrupo de Trabajo
SIG	Sistema de Información Georreferenciada del COSIPLAN
SIP	Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN
SMP	Sistema de Monitoreo Permanente
TIC	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
UNASUR	Unión de Naciones Suramericanas

Coordinación y producción editorial
Secretaría CCT

INTAL Instituto para la Integración
de América Latina y el Caribe

Comité de Coordinación Técnica

